

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”

COM(2009) 8 wersja ostateczna

(2010/C 255/19)

Sprawozdawca: **dr Anna BREDIMA**

Dnia 21 stycznia 2009 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 „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”

COM(2009) 8 wersja ostateczna.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 12 października 2009 r. Sprawozdawcą była Anna BREDIMA.

Na 458. sesji plenarnej w dniach 16–17 grudnia 2009 r. (posiedzenie z 17 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 187 do 7 – 15 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię.

1. Wnioski

1.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat jako zasadniczo solidną i realistyczną podstawę przyszłej europejskiej polityki transportu morskiego do roku 2018, w którym uznaje się ogólnościowy *de facto* charakter europejskiej żeglugi, szczególnie w odniesieniu do globalnej konkurencyjnej pozycji europejskiej żeglugi, do bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, jak również potwierdza się potrzebę dysponowania morskim *know-how* wysokiej jakości.

1.2 Komunikat pojawia się w decydującym momencie, gdy transport morski staje przed poważnymi wyzwaniami, jakimi są: światowy kryzys finansowy, który doprowadził do pogłębienia się zmian strukturalnych i zaostrzenia się występującego cyklicznie kryzysu w sektorze żeglugi, dyskusje na temat powodowanych przez statki emisji zanieczyszczeń do atmosfery w kontekście zaplanowanej na grudzień 2009 r. kopenhaskiej konferencji na temat Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) oraz coraz większy niedobór marynarzy na całym świecie. Skalę tych poważnych wyzwań zwiększają dodatkowo piractwo morskie oraz nielegalna imigracja do UE przez Morze Śródziemne.

1.3 Absolutną koniecznością jest zachęcanie młodych ludzi do podejmowania pracy w zawodzie marynarza, połączone z działaniami na rzecz ich „przywiązania” do tego zawodu. Niezbędne jest bardziej skoordynowane podejście obejmujące wszystkie zainteresowane podmioty (administracje morskie, szkoły, stowarzyszenia armatorów, związki zawodowe marynarzy). Należy podnieść jakość przysposobienia do zawodu marynarza. W tym celu wszystkie państwa członkowskie powinny opracować programy szkoleń i „przywiązania” do danej bandery, by w całej Europie zapewnić odpowiednią wiedzę w zakresie żeglugi. Ponadto muszą one systematycznie poprawiać jakość ośrodków kształcenia marynarzy. Trzeba opracować długofalowe programy poprawy warunków pracy i życia na statku oraz wzywać do zwiększania załogi (system trzech wart), by przeciwdziałać problemom i zagrożeniom płynącym z przemęczenia. W tym kontekście UE powinna przyjąć dyrektywę określającą minimalną wielkość załogi.

Ponadto należy wykorzystać internet, media i programy telewizyjne prezentujące życie na morzu. Zachęca się Komisję do podjęcia tej kwestii na szczeblu UE.

1.4 EKES, we współpracy z krajowymi radami społeczno-gospodarczymi i innymi podmiotami zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego, może przyczynić się do promowania morskiej tożsamości i morskiego dziedzictwa kulturowego UE oraz informować o najlepszych praktykach w zakresie zachęcania młodzieży do pracy w zawodzie marynarza. Zorganizowana przez EKES konferencja na temat zawodów związanych z morzem miałyby fundamentalne znaczenie dla rozpowszechnienia tego przesłania na szczeblu europejskim.

1.5 Żegluga europejska zajmuje wiodącą pozycję na świecie. Należy umocnić tę pozycję za pośrednictwem wytycznych w zakresie pomocy państwa, które zapewniają uczciwe warunki i globalną konkurencyjność floty UE. Jednocześnie Komitet apeluje o uzupełnienie uregulowań UE dotyczących pomocy. W przyszłości pomoc otrzymywać powinny w zasadzie jedynie statki pływające pod banderą państwa członkowskiego UE i należy uniemożliwić obchodzenie europejskich standardów.

1.6 W obliczu światowego kryzysu w komunikacie słusznie wspomina się o tym, że UE od dawna działa na rzecz otwartej i uczciwej konkurencji w żegludze. Konieczne jest zwiększenie wysiłków w celu uniknięcia środków protekcjonistycznych, ponieważ protekcjonizm jeszcze bardziej opóźniłby powrót do zdrowej gospodarki. Zasadnicze znaczenie ma przywrócenie podstawowych zasad żeglugi morskiej, odbudowa zaufania i powrót zainteresowanych stron do etycznego postępowania. To samo dotyczy sektora bankowego zajmującego się finansowaniem żeglugi.

1.7 Umowa morska między UE a Chinami może być postrzegana jako rozwiązanie wzorcowe (umowa modelowa) w stosunkach z innymi krajami, jak np. Indie, Brazylia, Rosja, kraje ASEAN-u, Mercosuru. Komisja powinna opracować strategię na rzecz Morza Czarnego, która zagwarantuje transport surowców energetycznych z Morza Kaspijskiego do Europy.

1.8 EKES wzywa Komisję, by zbadała, czy istnieją dwustronne umowy morskie pomiędzy państwami członkowskimi UE a krajami trzecimi dotyczące podziału ładunku i w razie potrzeby zapewniła egzekwowanie prawa wspólnotowego (rozporządzenia nr 4055/86 i 4058/86).

1.9 EKES ponownie zapewnia o swoim wsparciu dla inwestowania w badania naukowe i rozwój w dziedzinie „ekologicznych” statków, paliw i portów, co przyczynia się do powstawania „ekologicznych” miejsc pracy.

1.10 W kontekście kopenhaskiej konferencji w sprawie zmian klimatu (grudzień 2009 r.) EKES ponownie podkreśla, że stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w transporcie morskim jest o wiele bardziej skomplikowane niż w lotnictwie. W kwestii ochrony środowiska EKES dodaje, że z zadowoleniem przyjmuje nowy impuls, który ma zostać nadany koncepcji transportu morskiego wysokiej jakości. Ponadto jest zdania, że Unia, biorąc pod uwagę natężenie ruchu na swoich morzach i wybrzeżach, nie powinna zapominać o walce z praktykami, takimi jak czyszczenie zbiorników paliwowych na morzu oraz niedostateczne wyposażenie statków.

1.11 Zastosowanie limitów emisji siarki na obszarach kontroli emisji pochodzących ze statków, które na pierwszy rzut oka wydaje się środkiem o pozytywnym oddziaływaniu na środowisko, mogłoby odnieść skutek przeciwny do zamierzonego, tzn. prowadziłoby do odchodzenia od transportu morskiego na rzecz lądowego. Nie powinno się narażać na szwank europejskiej polityki współmodalności i promowania usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.

1.12 EKES ponownie zwraca uwagę na konieczność podjęcia przez UE pilnych działań w związku z rosnącą liczbą aktów piractwa na morzu, których ofiarą padają statki handlowe na wodach Afryki i Azji Południowo-Wschodniej. Komisja powinna wspierać działania na rzecz określania odpowiedniej jurysdykcji i przyjęcia ram prawnych w celu przeciwstawienia się aktom piractwa, które pozostają obecnie bezkarne. Należy dążyć do ściślej współpracy z organizacjami Narodów Zjednoczonych w celu poprawy warunków politycznych, gospodarczych i społecznych w krajach, z których pochodzą piraci, jak np. w Somalii. Komitet zdecydowanie opowiada się przeciw uzbrojeniu marynarzy. UE powinna rozwinąć współpracę z krajami pochodzenia lub tranzytu imigrantów w celu kontrolowania nielegalnej imigracji drogą morską.

2. Wstęp

2.1 Dnia 21 stycznia 2009 r. Komisja Europejska wydała komunikat „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”⁽¹⁾. Komunikat ten jest wynikiem szerokich konsultacji z zainteresowanymi stronami, z przedstawicielami państw członkowskich i grupą ekspertów zajmujących się tematyką morską. Nawiązuje on także do opracowania na temat tendencji w sektorze transportu morskiego.

2.2 EKES przyjął dwie opinie w sprawie dokumentów, które poprzedziły omawiany komunikat. Są nimi: opinia w sprawie komunikatu na temat przyszłej unijnej polityki morskiej (z 26 kwietnia 2007 r.)⁽²⁾, oraz opinia w sprawie komunikatu dotyczącego zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (z 22 kwietnia 2008 r.)⁽³⁾. Komitet z satysfakcją odnotowuje, że

⁽¹⁾ COM(2009) 8 wersja ostateczna.

⁽²⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50-56.

⁽³⁾ Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31-36.

Komisja przyjęła większość jego sugestii. EKES potwierdza swe poparcie dla całościowego podejścia obejmującego wszystkie rodzaje działań związanych z morzem, w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji dotyczących różnych dziedzin polityki sektorowej.

2.3 EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat jako zasadniczo solidną podstawę przyszłej europejskiej polityki transportu morskiego do roku 2018, podkreślając kluczową rolę europejskiej żeglugi w handlu światowym i europejskim oraz w codziennym życiu obywateli UE. W komunikacie uznaje się ogólnosiątkowy *de facto* charakter europejskiej żeglugi, szczególnie w odniesieniu do jej globalnej pozycji konkurencyjnej, do bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, jak również potwierdza się potrzebę dysponowania morskim *know-how* wysokiej jakości.

Komunikat pojawia się w decydującym momencie, gdy transport morski staje przed poważnymi wyzwaniami, jakimi są: a) światowy kryzys finansowy, który doprowadził do pogłębienia się zmian strukturalnych i zaostrenia się występującego cyklicznie kryzysu w sektorze żeglugi (choćby opracowywanie projektu komunikatu rozpoczęło się, zanim nastąpił światowy kryzys, zasady przedstawione w komunikacie zachowują ważność również w czasach kryzysu); b) dyskusje na temat powodowanych przez statki emisji zanieczyszczeń do atmosfery, których kulminacja nastąpi w kontekście kopenhaskiej konferencji poświęconej Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu w grudniu 2009 r.; oraz c) coraz większy niedobór marynarzy na całym świecie.

2.4 Skalę tych wyzwań zwiększają dodatkowo: powrót średniowiecznej plag piractwa morskiego oraz nielegalna imigracja przez Morze Śródziemne.

2.5 Omawiany komunikat należy odczytywać w związku z komunikatem: „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” (COM(2009) 279 wersja ostateczna), który wśród tendencji niosących wyzwania dla polityki transportowej XXI wieku wymienia urbanizację, starzenie się społeczeństwa europejskiego oraz nielegalną imigrację. Przyszła polityka morską może przynieść odpowiedzi na te wyzwania i przyczynić się w zasadniczym stopniu do znalezienia właściwych rozwiązań tych kwestii.

3. Zasoby ludzkie, kompetencje ludzi morza oraz morskie know-how

3.1 Absolutną koniecznością jest zachęcanie ludzi młodych do podejmowania pracy na morzu, aby zapewnić najwyższy poziom *know-how* w europejskim klastrze morskim, największym w skali światowej. EKES jest zaniepokojony dużą liczbą osób porzucających naukę w szkołach morskich w niektórych państwach członkowskich oraz odchodzących z zawodów związanych z morzem. Jeżeli natychmiast nie przyjmie się całościowej strategii na rzecz zwiększania atrakcyjności zawodów związanych z morzem, żeglarskie tradycje UE mogą stać się poważnie zagrożone. Należy dalej rozwijać projekt ścieżek kariery prowadzony przez partnerów społecznych (ECSA i ETF). Zachęcanie do podejmowania pracy w zawodzie marynarza powinno być połączone z działaniami na rzecz ich „przywiązania” do zawodu.

3.1.1 W obecnym okresie globalnego kryzysu i wysokiego bezrobocia nie wolno zmarnować okazji, żeby zachęcić europejską młodzież do wybierania kariery w zawodach związanych z morzem. Pomimo kryzysu udało się utrzymać poziom zatrudnienia na pokładach statków wchodzących w skład floty UE. Atrakcyjność pracy na morzu jest niska głównie z powodu poczucia osamotnienia i oddalenia od rodziny.

3.1.2 Niezbędne jest bardziej skoordynowane podejście obejmujące wszystkie zainteresowane podmioty (administracje morskie, szkoły, stowarzyszenia armatorów, związki zawodowe marynarzy), a także wykorzystanie internetu, mediów i programów telewizyjnych prezentujących życie na morzu. Zachęca się Komisję do podjęcia tej kwestii na szczeblu UE.

3.2 W 2003 r. Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) przeprowadziły wspierany przez Komisję Europejską projekt mający na celu pomoc przedsiębiorstwom żegludowym w eliminacji przypadków molestowania i zastraszania na statkach oraz wdrożenie skutecznych strategii wewnątrzzakładowych w zakresie równych szans. Projekt realizuje główne cele programu prac Komitetu Transportu Morskiego działającego w ramach europejskiego sektorowego dialogu społecznego, promując zatrudnianie kobiet w żegludzie morskiej.

3.3 Należy podnieść jakość przysposobienia do zawodu marynarza. W tym celu wszystkie państwa członkowskie powinny opracować programy szkoleń i „przywiązania” do danej bandery, by zachować w całej Europie wiedzę w tej dziedzinie. Ponadto muszą one systematycznie poprawiać jakość ośrodków kształcenia marynarzy. Trzeba opracować długofalowe programy poprawy warunków pracy i życia na statku. Komisja powinna przeanalizować kwestię zwiększania załogi oraz problemy i zagrożenia wynikające z przemęczenia, dążąc do ich ograniczenia i podjęcia odpowiednich kroków. Konieczne jest uruchomienie programów wsparcia, kształcenia i szkoleń. Trzeba poprawić warunki życia i pracy na statku, tworząc na całym świecie równe reguły gry poprzez ratyfikację Konwencji MOP o pracy na morzu (2006), jak również transpozycję przez państwa członkowskie dyrektywy opartej na porozumieniu zawartym przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), dotyczącym tejże konwencji. Niezbędne jest przestrzeganie prawodawstwa międzynarodowego, zwłaszcza podlegającej obecnie przeglądowi Konwencji MOP o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencji STCW).

3.4 Należy dalej wzmacniać zmierzające do zapewnienia wyższej jakości działania promocyjne, kształcenie i szkolenie. Komisja powinna zbadać dobre praktyki, jakie istnieją w obszarze szkolnictwa średniego w państwach członkowskich w kontekście zachęcania do zatrudnienia w sektorze morskim. EKES popiera propozycje dotyczące wymiany kadetów (słuchaczy szkół morskich) w ramach programu Erasmus, zatrudniania kadetów na pokładach statków będące częścią ich szkolenia morskiego oraz poprawę pomocy medycznej na statkach. Komitet przypomina⁽⁴⁾, że doświadczenia zdobyte na „pływającym uniwersytecie” można wykorzystać do zachęcania studentów do podejmowania pracy na morzu.

3.5 EKES podkreśla potrzebę sprawiedliwego traktowania marynarzy zgodnie z wytycznymi IMO/MOP dotyczącymi sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego. Kwestię traktowania marynarzy jak przestępców należy rozwiązać na szczeblu międzynarodowym. IMO powinna przeprowadzić szczegółową analizę przypadków, gdy państwa bandery należące do IMO w sposób nieakceptowalny traktowały marynarzy jak przestępców, np. zatrzymując ich. EKES zauważa także, iż traktowanie marynarzy jak przestępców kładzie się cieniem na wyobrażeniu o ich zawodzie w momencie, gdy na całym świecie występuje brak wysoko wykwalifikowanych marynarzy⁽⁵⁾. Przeszłe strategie polityczne UE powinno się opracowywać w zgodzie uzgodnionymi na szczeblu międzynarodowym zasadami i normami zawartymi w konwencjach MARPOL/UNCLOS.

3.6 EKES wzywa państwa członkowskie do ratyfikowania konwencji MOP z 2006 r. w sprawie pracy na morzu, która stworzy na szczeblu ogólnoświatowym równe dla wszystkich warunki pracy na statkach i zachęci młodych ludzi do kariery w zawodzie marynarza.

3.7 EKES, we współpracy z krajowymi radami społeczno-gospodarczymi i innymi podmiotami zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego, może przyczynić się do promowania morskiej tożsamości i morskiego dziedzictwa kulturowego UE oraz informować o najlepszych praktykach w zakresie zachęcania młodzieży do pracy w zawodzie marynarza. Zorganizowana przez EKES konferencja na temat zawodów związanych z morzem miałaby fundamentalne znaczenie dla rozpowszechnienia tego przesłania na szczeblu europejskim.

4. Europejska żegluga na rynkach światowych

4.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja uznała potrzebę stworzenia ogólnoświatowych zasad dla globalnego przemysłu i znaczenie międzynarodowych uregulowań w zakresie żeglugi morskiej oraz rozwiązania problemów regulacyjnych na szczeblu organów międzynarodowych (np. IMO). Europejska żegluga zajmuje wiodącą pozycję na świecie. Należy umocnić tę pozycję za pośrednictwem wytycznych w zakresie pomocy państwa (zostaną poddane przeglądowi w roku 2011), które są ważnym narzędziem zapewnienia uczciwych warunków i globalnej konkurencyjności floty UE. Dla utrzymania obecnego stanu niezbędne jest przedłużenie ważności obowiązujących wytycznych. Jednocześnie Komitet apeluje o uzupełnienie uregulowań UE dotyczących pomocy. W przyszłości pomoc otrzymywać powinny w zasadzie jedynie statki pływające pod banderą państwa członkowskiego UE i należy uniemożliwić obchodzenie europejskich standardów.

4.2 W świetle światowego kryzysu Komisja zasadnie wspomina o tym, że UE od dawna działa na rzecz otwartej i uczciwej konkurencji w żegludzie. Powinno się unikać środków protekcyjnych, ponieważ opóźniłyby one jeszcze bardziej powrót do zdrowej gospodarki. Nie powinno się używać argumentów związanych z ochroną środowiska dla usprawiedliwienia faktu wprowadzania środków protekcyjnych.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31-36, por. „New York Harbour School”, www.newyorkharbourschool.org.

⁽⁵⁾ Według Drewry Shipping Consultants Study (2009), do roku 2013 światowa flota będzie potrzebowała 42 700 nowych oficerów pokładowych.

4.3 Żegluga musi powrócić do zasad etycznego postępowania. Musi zostać odbudowane zaufanie zarówno w sektorze żeglugi, jak i w sektorze bankowości. Należy unikać spekulacji w zakresie budowy statków w sytuacji, kiedy nie ma to ekonomicznego uzasadnienia. Potrzebne jest nowe podejście łączące w sobie aspekty związane z finansowaniem i budową, gdy chodzi o cenne projekty w dziedzinie żeglugi morskiej. Potrzebna jest solidarność między państwami członkowskimi UE działającymi na rzecz złagodzenia wpływu kryzysu finansowego i gospodarczego ⁽⁶⁾ na sektor morski.

4.4 Sektor żeglugi UE charakteryzuje duch przedsiębiorczości. Istotną cechą europejskiej floty jest fakt, że znaczna liczba przedsiębiorstw żeglugowych to firmy prywatne (często rodzinne). Należy uwrażliwić europejskich prawodawców na ten model, jego szczególne cechy oraz instytucje. Obecny kryzys w sektorze żeglugi ciężko dotknął małe i średnie przedsiębiorstwa, które stanowią trzon europejskiego sektora żeglugi. Jednocześnie EKES wskazuje, że należy wyeliminować statki niespełniające norm pod jakąkolwiek banderą. W takich wypadkach absolutnie nie należy zapewniać środków wsparcia.

4.5 Po jednostronnym zniesieniu wyłączenia z zakazu zawierania porozumień kartelowych przez konferencje linii żeglugowych w UE (w 2006 r.), zachęca się Komisję do monitorowania konsekwencji niejednorodnych systemów konkurencji w skali światowej. Obecnie istnieje 110 jurysdykcji w dziedzinie konkurencji, które stosują różne systemy odnoszące się do sektora globalnego, takiego jak np. żegluga liniowa ⁽⁷⁾.

5. Żegluga wysokiej jakości

5.1 EKES jest zdania, że niedawne przyjęcie trzeciego pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego stanowi ważny krok na drodze do formalnego zatwierdzenia i zastosowania odpowiednich ram regulacyjnych w zakresie bezpieczeństwa morskiego, w oparciu o całościowe podejście IMO. Pakiet ten przyczyni się do wzięcia pod lupę statków, które nie spełniają norm, oraz ożywi koncepcję „żeglugi wysokiej jakości”. Stworzona przez EMSA baza danych EQUASIS dostarcza przydatnych informacji o jakości statków.

5.2 W przewidywalnej przyszłości transport morski będzie się nadal rozwijał, tak aby sprostać rosnącym potrzebom światowego handlu, a zatem prawdopodobnie rosnąć będzie także łączna ilość związanych z nim emisji gazów cieplarnianych. Wiele środków technicznych i operacyjnych może przyczynić się do znacznego ograniczenia tych emisji. Istotna rola przypada tu również badaniom naukowym i rozwojowi w dziedzinie alternatywnych układów napędowych i paliw oraz nowych rodzajów statków. Dzięki swojej efektywności energetycznej i nieustannym modernizacjom oraz pomimo pokonywanych odległości statki odnotowują jedno z najlepszych wyników pod względem emisji zanieczyszczeń do powietrza, szczególnie dwutlenku węgla.

⁽⁶⁾ Raport informacyjny CESE 397/2009, „Głębsze przyczyny międzynarodowego kryzysu finansowego”, sprawozdawca: Umberto BURANI, 11 marca 2009 r.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 157 z 28.6.2005, s. 130-136,
Dz.U. C 309 z 16.12.2006, s. 46-50,
Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 43-46.

5.2.1 W kontekście kopenhaskiej konferencji w sprawie zmian klimatu (grudzień 2009 r.) EKES ponownie podkreśla ⁽⁸⁾, że stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w transporcie morskim, a zwłaszcza w żegludze trampowej, jest o wiele bardziej skomplikowane niż w lotnictwie. Przy rozważaniu jakiegokolwiek ewentualnego instrumentu o charakterze rynkowym w transporcie morskim nie można dopuścić do wystąpienia niekorzystnych skutków dla konkurencyjności europejskiego transportu morskiego na rynku światowym.

5.2.2 Zastosowanie limitów emisji siarki na obszarach kontroli emisji pochodzących ze statków jest środkiem o pozytywnym znaczeniu dla środowiska. Instrument ten należy rozszerzyć na inne akweny.

5.3 EKES podtrzymuje swój postulat ⁽⁹⁾ w sprawie przyjęcia przepisów wspólnotowych w zakresie ochrony środowiska dotyczących łodzi rekreacyjnych oraz, o ile to możliwe, okrętów wojсковych ⁽¹⁰⁾. Polityka ochrony środowiska naturalnego powinna także uwzględniać niewidzialne zanieczyszczenia morza.

5.4 EKES proponuje ⁽¹¹⁾ zrównoważoną strategię dotyczącą poprawy ekologicznych i społecznych warunków demontażu statków w stocznich złomowych, przy jednoczesnym utrzymaniu ich zdolności przerobowych w obliczu odczuwanego na całym świecie niedoboru takich zakładów. Strategię tę powinno się stosować w okresie przejściowym do czasu wejścia w życie na szczeblu międzynarodowym konwencji IMO (z 2009 r.) w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków.

6. Współpraca na arenie międzynarodowej

6.1 EKES uwrażliwił UE na problemy transportu morskiego dotyczące konkretnych obszarów geograficznych ⁽¹⁰⁾ (np. Oceanu Arktycznego, Morza Bałtyckiego i Morza Śródziemnego). Komitet z satysfakcją odnotowuje, że Komisja Europejska odpowiedziała komunikatami w sprawie szlaków arktycznych i strategii na rzecz Morza Bałtyckiego oraz Morza Śródziemnego. EKES zwraca uwagę, że w komunikacie podkreślono strategiczne znaczenie floty UE dla zagwarantowania niezakłóconych dostaw ropy naftowej i gazu ziemnego do UE. Komitet wzywa zatem Komisję do opracowania strategii na rzecz szlaku przez Morze Czarne, z udziałem wszystkich krajów tego basenu, która zagwarantuje transport zasobów surowców energetycznych z Morza Kaspijskiego do Europy.

6.2 Należy wzmocnić wysiłki na rzecz osiągnięcia porozumienia w sprawie usług żeglugi morskiej w ramach WTO. Umowa morska między UE a Chinami może być propagowana jako rozwiązanie wzorcowe (umowa modelowa) w stosunkach z innymi krajami, jak np. Indie, Brazylia, Rosja, kraje ASEAN-u, Mercosuru.

6.3 EKES wzywa Komisję, by zbadała czy istnieją dwustronne umowy morskie pomiędzy państwami członkowskimi UE a krajami trzecimi dotyczące podziału ładunku i w razie potrzeby zapewniła egzekwowanie prawa wspólnotowego (rozporządzenia nr 4055/86 i 4058/86). W tym kontekście Komisja powinna także zniechęcać kraje trzecie do zawierania umów dwustronnych.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 20.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50-56.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31-36.

⁽¹¹⁾ Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 67.

6.4 Co się tyczy propozycji lepszego wyeksponowania roli UE w IMO, w przypadku wspólnej kompetencji Unii Europejskiej i państw członkowskich istnieje możliwość wzmocnionej współpracy/koordynacji działań państw członkowskich bez uszczerbku dla ich indywidualnego udziału. EKES ponownie podkreśla, że „wkład specjalistycznej wiedzy państw członkowskich UE w prace IMO jest wysoko oceniany i nie należy go podważać, lecz raczej wzmacniać” (12).

6.5 EKES ponownie zwraca uwagę na konieczność podjęcia przez UE pilnych działań w związku z rosnącą liczbą aktów piractwa na morzu (13), których ofiarą padają statki handlowe na wodach Afryki i Azji Południowo-Wschodniej. Brak odpowiednich sądów i regulacji prawnych sprawia, że akty piractwa pozostają bezkarne. Komisja powinna zatem wspierać działania na rzecz określania odpowiedniej jurysdykcji i przyjęcia ram prawnych w regionach dotkniętych tą plagą. Należy dążyć do ścisłej współpracy z organizacjami Narodów Zjednoczonych w celu poprawy warunków politycznych, gospodarczych i społecznych w krajach, z których pochodzą piraci. Sprawą pilną jest zajęcie się podstawowymi przyczynami piractwa oraz przywrócenie porządku oraz właściwych stosunków społeczno-gospodarczych, zwłaszcza w Somalii. Należy wykorzystać w tym celu pomoc UE na rzecz rozwoju oraz działania dyplomatyczne. Komitet zdecydowanie opowiada się przeciw uzbrojeniu marynarzy.

6.5.1 W świetle ostatnich danych (14) akty piractwa będą kosztować gospodarkę światową 16 mld dolarów. W 2008 r. na wodach Półwyspu Somalijskiego miało miejsce 111 aktów piractwa, zaś w pierwszym półroczu 2009 r. piraci zaatakowali 240 razy, sprawiając, że życie 1 000 marynarzy znalazło się w niebezpieczeństwie. W okresie ostatnich 18 miesięcy somalijskim piratom wypłacono 150 mln dolarów okupu.

6.6 Nielegalna imigracja, pomijając jej oczywiste konsekwencje natury humanitarnej, pociąga za sobą poważne problemy dla transportu morskiego i bezpieczeństwa granic morskich. Konieczne jest wzmocnienie systemu zintegrowanego nadzoru morskigo dla Morza Śródziemnego (Safe Sea Net, FRONTEX).

Komisja powinna rozwinąć współpracę z krajami pochodzenia lub tranzytu imigrantów w celu kontrolowania nielegalnej imigracji drogą morską.

7. Żegluga bliskiego zasięgu

7.1 W kontekście zrównoważonego rozwoju transportu i promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu należy więcej inwestować w poprawę infrastruktury portowej i połączeń z lądem. Powinno się w pełni uwzględnić te aspekty w przeglądzie polityki TEN-T. EKES wzywa Komisję, by określiła niezgodności występujące w połączeniach pomiędzy sieciami morskimi a lądowymi, co powinno ułatwić połączenie UE z krajami sąsiadującymi, które mają wspólne granice.

8. Badania naukowe i innowacje

8.1 EKES (15) wezwał Komisję do odgrywania roli światowego lidera w dziedzinie badań morskich i innowacji. EKES z satysfakcją odnotowuje, że komunikat zawiera pozytywną reakcję na to wezwanie.

8.2 EKES wspiera inwestowania w badania naukowe i rozwój w dziedzinie „ekologicznych” statków, paliw i portów, co przyczynia się także do powstawania „ekologicznych” miejsc pracy. Należy wzmacniać działania w zakresie badań i rozwoju ukierunkowane na dalsze ograniczenie emisji ze statków.

8.3 W procesie tym Komisja powinna wspierać poszukiwanie rozwiązań, które pozwolą sprostać wyzwaniom w dziedzinie ochrony środowiska, energetyki, bezpieczeństwa i kwestii społecznych, w sposób pozwalający połączyć przyszłą spójną politykę morską z polityką wobec przemysłu stocznioowego. Europejskie stocznie powinny ukierunkować swoje stwierdzone możliwości na budowę „ekologicznych” statków, wykorzystując przy tym inicjatywę LeaderSHIP 2015 i inne programy w tej dziedzinie.

Bruksela, 17 grudnia 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

(12) Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50-56.

(13) COM(2009) 301 wersja ostateczna.

(14) ICC International Maritime Bureau Piracy Reporting Center (IMB), Report, sierpień 2009 r. Wydany niedawno komunikat w sprawie partnerstwa pomiędzy UE a Afryką wymienia piractwo i nielegalną imigrację drogą morską jako główne zagadnienia współpracy w dziedzinie transportu.

(15) Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 20.

ZAŁĄCZNIK

do

OPINII

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Następujący punkt, który uzyskał poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, został odrzucony w trakcie debaty:

Punkt 1.5

Żegluga europejska zajmuje wiodącą pozycję na świecie. Należy umocnić tę pozycję za pośrednictwem wytycznych w zakresie pomocy państwa, które zapewniają uczciwe warunki i globalną konkurencyjność floty UE. Jednocześnie Komitet apeluje o uzupełnienie uregulowań UE dotyczących pomocy. W przyszłości pomoc otrzymywać powinny jedynie statki pływające pod banderą państwa członkowskiego UE i należy uniemożliwić obchodzenie europejskich standardów poprzez charter typu bare-boat.

Wynik głosowania

Za: 92

Przeciw: 91

Wstrzymało się: 7

Następująca poprawka, która uzyskała poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, została odrzucona w trakcie debaty:

Punkt 1.11

Zastosowanie limitów emisji siarki na obszarach kontroli emisji pochodzących ze statków, które na pierwszy rzut oka wydaje się jest środkiem o pozytywnym oddziaływaniu na środowisko, mogłoby odnieść skutek przeciwny do zamierzonego, tzn. prowadziłyby do odchodzenia od transportu morskiego na rzecz lądowego. Nie powinno się narażać na szwank europejskiej polityki współmodalności i promowania usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. EKES zwraca się do Komisji o podjęcie starań o dalsze wyznaczenie obszarów kontroli emisji SO₂ na akwenach morskich w obszarze UE.

Uzasadnienie

Nie udowodniono, że wyznaczenie obszarów kontroli emisji SO₂ prowadziłyby do odchodzenia od transportu morskiego na rzecz lądowego.

Wynik głosowania

Za: 92

Przeciw: 96

Wstrzymało się: 18

Następujący punkt, który uzyskał poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, został odrzucony w trakcie debaty:

Punkt 5.2.1

W kontekście kopenhaskiej konferencji w sprawie zmian klimatu (grudzień 2009 r.) EKES ponownie podkreśla⁽¹⁾, że stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w transporcie morskim, a zwłaszcza w żegludze trampowej, jest o wiele bardziej skomplikowane niż w lotnictwie. Przy rozważaniu systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) w transporcie morskim nie można dopuścić do wystąpienia niekorzystnych skutków dla konkurencyjności europejskiego transportu morskiego na rynku światowym.

Wynik głosowania

Za: 112

Przeciw: 83

Wstrzymało się: 16

(1) Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 20.

Następujący punkt, który uzyskał poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, został odrzucony w trakcie debaty:

Punkt 5.2.2

Zastosowanie limitów emisji siarki na obszarach kontroli emisji pochodzących ze statków, które na pierwszy rzut oka wydaje się środkiem o pozytywnym znaczeniu dla środowiska, mogłoby odnieść skutek przeciwny do zamierzonego, tzn. prowadziłyby do odchodzenia od transportu morskiego na rzecz transportu lądowego. Nie powinno się narażać na szwank europejskiej polityki współmodalności i promowania usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Zanim zostaną podjęte decyzje, niezbędne są odpowiednie oceny wpływu.

Wynik głosowania

Za: 94

Przeciw: 93

Wstrzymało się: 17
