PARLAMENT EUROPEJSKI

2004 *2009*

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0235/2007

15.6.2007

SPRAWOZDANIE

w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz
(2006/2299(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Willi Piecyk

Sprawozdawcy komisji opiniodawczych (*):
Satu Hassi, Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności
Struan Stevenson, Komisja Rybołówstwa

(*) **Ściślejsza współpraca między komisjami** – Artykuł 47 Regulaminu

PR_INI

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO 3

UZASADNIENIE 30

OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI 33

OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII 44

OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO 51

OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA 59

PROCEDURA 67

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz (2006/2299(INI))

Parlament Europejski,

– uwzględniając zieloną księgę Komisji Europejskiej „Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz” (COM(2006)0275),

– uwzględniając art. 299 ust. 2 traktatu WE,

– uwzględniając art. 45 Regulaminu,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Rybołówstwa i Komisji Rozwoju Regionalnego (A6-0235/2007),

A. mając na uwadze, że morza i oceany w istotny sposób przyczyniają się do geograficznej wielkości i dobrobytu dzięki najbardziej oddalonym regionom, dającym Unii Europejskiej 320 000 km wybrzeża i będącym domem dla jednej trzeciej Europejczyków, w tym dla 14 milionów mieszkańców wysp,

B. mając na uwadze, że przemysł morski oraz usługi związane z morzem – pomijając surowce naturalne – wytwarzają od 3 do 6%, a rejony nadmorskie łącznie 40% europejskiego PKB; mając na uwadze, że 90% towarów w handlu zagranicznym i 40% w handlu wewnętrznym UE jest transportowanych drogą morską, a flota europejska stanowi 40% floty światowej,

C. mając na uwadze, że stosowanie Strategii Lizbońskiej do polityki morskiej dotyczy nie tylko celów związanych z podnoszeniem konkurencyjności, lecz także musi mieć wpływ na inne filary strategii, takie jak tworzenie bardziej trwałych i lepszej jakości miejsc pracy w sektorze morskim w Unii Europejskiej,

D. mając na uwadze, że oceany i morza w Europie obejmują główne korytarze transportowe, przez które przechodzi znaczna część transportu; mając na uwadze, że oceany i morza na świecie nadal mają znaczący potencjał, jeżeli chodzi o zdolność transportową; mając na uwadze, że oceany i morza mają zatem nie tylko ekologiczną, ale również istotną wartość społeczną i ekonomiczną,

E. mając na uwadze, że udział transportu morskiego w światowej emisji dwutlenku węgla wynosi ok. 4%, co odpowiada ilości 1000 mln ton, oraz że emisje morskie nie są objęte protokołem z Kioto; mając na uwadze, że według analizy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) morskie emisje gazów cieplarnianych wzrosną do 2020 r. o ponad 70%; mając na uwadze, że oprócz dwutlenku węgla rocznie na pokład statków przedostają się z systemów chłodniczych olbrzymie ilości innych gazów cieplarnianych;

F. mając na uwadze, że w wielu morskich dziedzinach działalności, lepsze osiągnięcia wiążą się z innowacjami działaniami dotyczącymi floty; mając na uwadze, że przemysł stoczniowy wraz ze swoją rozległą siecią dostawców sprzętu i usług jest światową siłą napędową innowacji wyposażenia morskiego;

G. mając na uwadze, że żegluga wytwarza mniej gazów cieplarnianych na tonokilometr niż jakikolwiek inny środek transportu, a osiągnięcia technologiczne stale polepszają wydajność tego sektora; mając na uwadze silną wolę polityczną mającą na celu promowanie żeglugi jako środka zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wytwarzanych przez sektor transportu towarowego,

H. mając na uwadze, że według szacunków programu ochrony środowiska ONZ ok. 80% zanieczyszczeń mórz powodują ścieki pochodzenia lądowego,

I. mając na uwadze, że transport morski jest również odpowiedzialny za wprowadzanie do wód morskich znacznych ilości najróżniejszych ścieków, m.in. z czyszczenia zbiorników, kuchni pokładowych, pralni i urządzeń sanitarnych, wód balastowych, niezamierzonego wycieku oleju w trakcie pracy; mając na uwadze, że podczas eksploatacji statku gromadzą się także najróżniejsze stałe odpady i tylko nieznaczna ich część trafia do portowych urządzeń odbierających, podczas gdy większość jest albo spalana na pełnym morzu albo zwyczajnie wyrzucana za burtę,

J. mając na uwadze, że duże statki przewożą znaczne ilości oleju bunkrowego do eksploatacji i że w przypadku katastrofy lub wypadku olej ten może wyrządzić – i już wyrządzał – znaczące szkody ekologiczne, przy niewielkich możliwościach zastosowania środków naprawczych,

K. mając na uwadze, że według oficjalnych szacunków bezpośrednią przyczyną około 80% wypadków na morzu jest błąd człowieka,

L. mając na uwadze, że niektóre państwa członkowskie, jak np. Grecja i Niemcy, wprowadziły już obowiązek minimalnej liczby europejskich marynarzy na statkach od pewnej wielkości, aby powstrzymać odpływ fachowej siły roboczej z kraju,

M. mając na uwadze, że obecnie znaczna większość dużych statków jest na koniec eksploatacji złomowanych w stoczniach krajów rozwijających się w niedopuszczalnych warunkach społecznych i ekologicznych, i że w większości przypadków sprzedaż tych statków nabywcom pozaeuropejskim służy ominięciu konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, nakładającej na takie statki będące szczególnym odpadem zakaz eksportu,

N. mając na uwadze podnoszenie się poziomu mórz, zagrażające przybrzeżnym regionom, populacjom i przemysłowi, takiemu jak turystyka nadmorska,

O. mając na uwadze, że różnorodność działalności morskiej i przybrzeżnej wymaga elastycznego planowania przestrzennego ze strony państw członkowskich i ich organów,

P. mając na uwadze, że UE zajmuje jedno z pierwszych miejsc w świecie, jeżeli chodzi o ograniczenie dopuszczalnych emisji substancji szkodliwych wytwarzanych przez inne

rodzaje transportu, i że w wyniku tego przemysł europejski stał się jednym z najbardziej innowacyjnych w świecie, a przyszłość trwałego europejskiego przemysłu można zapewnić na dłuższą metę tylko dzięki innowacyjności,

Q. mając na uwadze, że obecnie istnieje kilka agencji UE, takich jak Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), Europejska Agencja Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej (FRONTEX), Agencja Rybołówstwa i Agencja Ochrony Środowiska, które wykonują różnorodne zadania związane z morzem i miedzy którymi najwyraźniej nie następuje żadna formalna współpraca,

R. mając na uwadze, że tzw. „autostrady morskie" należą od 2004 r. do 30 priorytetowych projektów transeuropejskich sieci transportowych, jednak nie odnotowuje się żadnych postępów,

S. mając na uwadze, że morza i oceany są podstawą wszelkiego życia na ziemi i odgrywają istotną rolę dla zmian klimatycznych; mając na uwadze, że ważnym celem zintegrowanej polityki morskiej powinna być ochrona i zrównoważone zachowanie ich zasobów; mając na uwadze, że jedna czwarta zasobów rybnych jest zagrożona, z czego 17% jest nadmiernie eksploatowanych, a 7% zasobów znacznie się skurczyło; tylko jeden procent zasobów powoli wraca do normalnego stanu; a także, że 52% zasobów rybnych jest wyeksploatowanych do tego stopnia, że nie możliwe jest przywrócenie ich poprzedniego stanu; naukowcy ostrzegają, że już w połowie wieku (2048 r.) komercyjne połowy ryb mogą przestać funkcjonować,

T. mając na uwadze, że rybołówstwo jest silnie regulowanym sektorem gospodarki, przez co powinny być podjęte działania, by zagwarantować, że przepisy przełożą się na dobre praktyki i pozytywne wyniki; mając na uwadze, że, aby zagwarantować jego zrównoważony charakter konieczne jest uwzględnienie wielu różnych czynników oddziałujących na stan zasobów rybnych, takich jak zmiany klimatyczne, drapieżniki, zanieczyszczenie, wykonywanie odwiertów i wydobycie ropy naftowej i gazu, morskie elektrownie wiatrowe czy wydobywanie piasku i żwiru,

U. mając na uwadze, że za dwadzieścia lat sektor rybacki UE ulegnie przeobrażeniu z powodu zewnętrznych czynników takich jak zmiany klimatyczne, a także z powodu działań ludzkich oraz mając na uwadze, że skutki tych zmian są już widoczne w przypadku dorsza z Morza Północnego, uważa że skuteczne stawienie czoła przyczynom zmian klimatycznych jest sprawą najwyższej wagi,

V. mając na uwadze, że morza i oceany odgrywają główną rolę w produkcji energii z alternatywnych źródeł i zwiększają bezpieczeństwa dostaw energii,

W. mając na uwadze, że trzeba uznać specyfikę najbardziej oddalonych regionów i wysp, mianowicie nielegalną imigrację, katastrofy naturalne, transport, a także ich wkład w bioróżnorodność,

X. mając na uwadze, że duża część zewnętrznych granic UE to granice morskie a ich nadzór i ochrona pociąga za sobą wyższe koszty dla przybrzeżnych państw członkowskich,

Y. mając na uwadze, że państwa członkowskie UE dzielą Morze Śródziemne i Morze Czarne z krajami trzecimi dysponującymi mniejszymi zasobami na wdrażanie zasad dotyczących środowiska oraz środków bezpieczeństwa i ochrony,

1. z zadowoleniem przyjmuje przedstawienie przez Komisję Europejską „przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz" oraz popiera zintegrowane podejście do polityki morskiej, w którym po raz pierwszy opisano takie dziedziny polityki morskiej, jak stocznie, transport morski, bezpieczeństwo statków, turystyka, rybołówstwo, polityka portowa, środowisko morskie, badania, przemysł, planowanie przestrzenne itd., a także wskazano na wzajemne zależności między nimi; dostrzega stojącą przed UE i państwami członkowskimi szansę na rozwój zorientowanej na przyszłość polityki morskiej, polegającej na rozsądnym połączeniu ochrony środowiska morskiego z innowacyjnym i inteligentnym korzystaniem z mórz przy jednoczesnym zagwarantowaniu, że dążenie do zrównoważonego rozwoju wciąż stanowi sedno polityki morskiej; UE ma szansę objąć przewodnią rolę w innowacyjnej i zrównoważonej polityce morskiej, czego warunkiem wstępnym jest wspólnotowa wola państw członkowskich; zaznacza, że Parlament będzie w przyszłości oceniał każdą prezydencję w Radzie pod względem postępów dokonanych w obszarze europejskiej polityki morskiej;

2. z zadowoleniem odnosi się do polityki morskiej wzywającej do zintegrowania strategii politycznych, działań i decyzji związanych ze sprawami morskimi oraz promującej lepszą koordynację, większą otwartość i pogłębioną współpracę między wszystkimi podmiotami, których działania wywierają wpływ na europejskie oceany i morza;

3. Uważa, że ponieważ odpowiedzialność za strategie polityczne i działania związane z morzami jest podzielona między organy UE, rządy krajowe oraz władze regionalne i lokalne, wszystkie poziomy władzy powinny dążyć ku bardziej skoordynowanemu podejściu, zapewniającemu pełne uwzględnienie w ich działaniach dotyczących sektora morskiego wielorakich wzajemnych oddziaływań;

4. popiera zasadę oparcia europejskiej polityki morskiej na strategii lizbońskiej w celu ułatwienia wzrostu ekonomicznego i zatrudnienia w zrównoważony sposób, oparty na wiedzy naukowej; podkreśla znaczenie transportu morskiego jeżeli chodzi o ilość transportu i wpływ ekonomiczny; zachęca Komisję do rewizji istniejącego prawa w duchu i kontekście inicjatywy Komisji „lepsze stanowienie prawa" i strategii lizbońskiej; podkreśla, że priorytet powinno się nadać lepszemu wdrażaniu i poprawianiu istniejącego prawodawstwa przez Komisję Europejską i państwa członkowskie; podkreśla europejską wartość dodaną w inicjatywach praktycznych, na przykład w odniesieniu do lepszej koordynacji i współpracy między państwami członkowskimi dla uniknięcia ewentualnych powieleń lub sprzeczności;

Zmiany klimatyczne największym wyzwaniem dla polityki morskiej

5. podkreśla, że w obliczu aktualnej dyskusji na temat zmian klimatycznych i pierwszych publikacji czwartego sprawozdania oceniającego międzynarodowego zespołu ds. zmian klimatu wszystkie uczestniczące strony muszą mieć świadomość, że nadszedł czas działania, a Wspólnocie pozostało zaledwie 13 lat, aby zapobiec katastrofie klimatycznej dzięki nowym technologiom; zauważa, że według sprawozdania konkretne scenariusze dotyczą podnoszenia się poziomu morza, przynoszącego szczególne szkody w krajach nadmorskich, fali upałów, powodzi, sztormów, pożarów lasów i susz na całym świecie; podkreśla, że

istnieje też potencjalny problem dotyczący uchodźców klimatycznych i inne problemy związane z bezpieczeństwem międzynarodowym, wynikające z możliwych sporów o wspólne zasoby;

6. podkreśla, że UE musi objąć przewodnią rolę w walce ze zmianami klimatycznymi oraz wyznaczać jej kierunek; zaznacza, że Wspólnota powinna wykorzystać swoje atuty w dziedzinie badań i innowacji oraz odgrywać czołową rolę i mówić jednym głosem na arenie międzynarodowej;

7. podkreśla, że morskie i przybrzeżne elektrownie wiatrowe mają bardzo istotny potencjał rozwoju i mogłyby wnieść znaczący wkład w ochronę klimatu i dlatego wzywa Komisję do podjęcia działań poprzez ustanowienie sekcji lub jednostki koordynującej ds. energii wiatrowej oraz do zainicjowania planu działań w dziedzinie energii wiatrowej;

8. podkreśla, że zmiany klimatyczne stały się rzeczywistością; zaznacza, że europejska polityka morska musi w znaczny sposób przyczynić się do zwalczania tych zmian; obejmuje to co najmniej trzy strategie polityczne: po pierwsze należy drastycznie zmniejszyć emisje ze statków, np. dwutlenku węgla, dwutlenku siarki i tlenków azotu; po drugie dokładnie zbadana musi zostać wykonalność handlu emisjami w transporcie morskim; po trzecie należy wdrożyć i wspierać stosowanie *na statkach* energii odnawialnych, takich jak energia wiatrowa i słoneczna;

9. wyraża zaniepokojenie sprawozdaniami, które sugerują, że emisje dwutlenku węgla do morza są wyższe niż pierwotnie sądzono, stanowiąc do 5% globalnych emisji, i mogą wzrosnąć aż o 75% w ciągu kolejnych 15-20 lat, o ile nie podejmie się działań dla odwrócenia tego trendu; zauważa, że emisje gazów cieplarnianych z łodzi rybackich są znaczne; odnotowuje brak postępów IMO w tej kwestii, pomimo mandatu udzielonego w protokole z Kioto dziesięć lat temu; nalega, aby Komisja zaproponowała ustawodawstwo w celu skutecznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do morza oraz ponagla UE, aby podjęła zdecydowane działania w celu objęcia sektora morskiego międzynarodowymi konwencjami klimatycznymi;

10. uznaje, że aby strategia morska stanowiła „ekologiczny filar" polityki morskiej, należy zapewnić pełną komplementarność dziedzin polityki dla zagwarantowania zgodności z podejściem UE; uznaje, że składowanie dwutlenku węgla w strukturach geologicznych pod dnem morskim mogłoby stanowić część wachlarza środków na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, i zwraca się o ustanowienie jasnych ram legislacyjnych i regulacyjnych w celu wykorzystania tej technologii;

11. zwraca uwagę, że przy rozwoju wysp i obszarów przybrzeżnych ogromne znaczenie ma nałożenie ilościowego ograniczenia na emisje fosforu i azotu do Morza Bałtyckiego, mając na uwadze, że stan morza ma fundamentalne znaczenie dla turystyki i związanej z nią działalności gospodarczej; istnieje potrzeba opracowania jasnych, zrozumiałych reguł oraz podręcznika przystępnie wyjaśniającego system zachęt i ich konsekwencje;

12. zaniepokojony oddziaływaniem zmian klimatycznych na ekosystemy morskie, nawet w najbardziej pozytywnych scenariuszach ochrony klimatu, wzywa do należytego uwzględnienia dodatkowej wrażliwości środowiska morskiego na inne czynniki związane z tym oddziaływaniem; podkreśla, że należy bezzwłocznie stworzyć skuteczne środki

ograniczania emisji gazów cieplarnianych z działalności morskiej, takie jak włączenie transportu morskiego do handlu uprawnieniami do emisji oraz większe wykorzystanie energii odnawialnych do napędu statków;

13. podkreśla, że planowanie wszelkiej zabudowy wzdłuż długiego wybrzeża Wspólnoty, w postaci zabudowy miejskiej, instalacji przemysłowych, portów i przystani, obiektów rekreacyjnych itp., powinno być prowadzone z uwzględnieniem skutków zmian klimatycznych i związanego z nimi podnoszenia się poziomu mórz i oceanów, a także zwiększonej częstotliwości i siły sztormów oraz wysokości fal; zaznacza, że żadne nowe instalacje jądrowe nie powinny być budowane na obszarach przybrzeżnych;

14. uważa, że rozwijanie systemów wczesnego ostrzegania wzdłuż brzegów Atlantyku - potencjalnie narażonych na tsunami - ma podstawowe znaczenie;

15. z tego względu uważa, że szczególnie ważne jest skoordynowanie harmonogramu opracowywania planów działania w zakresie strategii morskiej z ważnymi programami na szczeblu UE, takimi jak fundusze strukturalne UE, w celu uzyskania możliwie jak największych korzyści z koordynacji z istniejącymi programami; uważa dlatego, że plany działań powinny zostać opracowane najpóźniej do 2012 r. w celu ułatwienia koordynacji z opracowywaniem programów strukturalnych od 2014 r.; podkreśla, że koordynacja z funduszem strukturalnym UE ma szczególne znaczenie dla tych regionów, w których rolnictwo odpowiedzialne jest za znaczną część zrzutów do morza;

Lepszy europejski transport morski dzięki lepszym statkom europejskim

16. podkreśla, że transport morski jest niezbędnym elementem światowego systemu gospodarczego, a transport towarów drogą morską jest obecnie jedną z najmniej obciążających środowisko metod transportu; uważa, że mimo to transport morski powoduje znaczne obciążenia dla środowiska i dlatego konieczna jest trwała równowaga między ochroną środowiska a gospodarczym wykorzystaniem europejskich mórz, w związku z czym bezwzględnym priorytetem musi być gwarantowanie zrównoważonego podejścia; wzywa Komisję do utrzymania tej równowagi podczas opracowywania swoich (przyszłych) wniosków w sprawie polityki morskiej i portowej;

17. podkreśla, że promowanie transportu morskiego jako trwałej formy transportu wiąże się z koniecznością rozwoju i rozbudowy portów i obszarów przylegających do portów; zauważa, że dyrektywa siedliskowa[1] i ptasia[2] rozważa jedynie możliwe negatywne skutki transportu morskiego na poziomie lokalnym, nie uwzględniając jego możliwych pozytywnych skutków dla środowiska; wzywa w związku z tym do prawidłowego i szerokiego oszacowania wszystkich korzyści dla środowiska wynikających z projektów portowych w stosunku do możliwych strat w zakresie siedlisk na poziomie lokalnym oraz do kompensowania takich strat zgodnie z art. 6 dyrektywy siedliskowej; wzywa Komisję do sporządzenia wytycznych dotyczących celu włączenia korzyści dla środowiska wynikających z transportu morskiego i rozwoju portów na poziomie UE do procedury decyzyjnej, o której mowa w art. 6, na

[1] Dyrektywa Rady 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory *(Dz.U. L 206 z 22.7.1992, str. 7*).

[2] Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa *(*Dz.U. L 103 z 25.4.1979, str.1).

wcześniejszym etapie niż dopuszczają to przepisy wyjątkowe zawarte w art. 6 ust. 4.; wzywa ponadto Komisję do uwzględnienia podczas przeglądu dyrektywy siedliskowej i ptasiej nie tylko ekologicznych, lecz także ekonomicznych skutków tych dyrektyw dla środowiska;

18. uważa, że europejska polityka morska powinna dążyć do ochrony i wzmacniania pozycji europejskiego przemysłu morskiego i działalności wyspecjalizowanej oraz unikać strategii politycznych promujących transport pod banderą krajów trzecich, który zagraża bezpieczeństwu i ochronie mórz i zuboża gospodarkę europejską; podkreśla, że łatwiej zapewnić ochronę środowiska morskiego poprzez regulacje międzynarodowe mające zastosowanie do wszystkich statków bez względu na banderę lub port, do którego zawija statek;

19. uważa, że innowacyjny, konkurencyjny europejski przemysł wytwórczy jest kluczowy dla zrównoważonego wzrostu zgodnie ze strategią lizbońską; podkreśla, że zważywszy na rosnące gdzie indziej zdolności produkcyjne, pozytywny rozwój europejskiego przemysłu stoczniowego w ostatnich latach nie powinien doprowadzić do samozadowolenia i wzywa w związku z tym do dalszych starań na rzecz zwiększenia konkurencji i zapewnienia jej równych warunków;

20. wzywa Komisję, aby wspierała poprzez interwencje na szczeblu WTO europejski przemysł stoczniowy, który jest nieustannie narażony na nieuczciwą konkurencję ze strony azjatyckich budowniczych statków;

21. z zadowoleniem przyjmuje dokument roboczy Komisji „Sprawozdanie z realizacji strategii LeaderSHIP 2015" (COM(2007)0220) i kładzie szczególny nacisk na sukces nowego kompleksowego podejścia do polityki przemysłowej, zapoczątkowanego przez LeaderSHIP2015 jako jedną z pierwszych inicjatyw sektorowych;

22. podkreśla, że lepsza (ponadnarodowa) koordynacja i współpraca między portami morskimi oraz bardziej wyrównany podział odpowiedzialności między portami w całej Europie może w znaczący sposób przyczynić się do uniknięcia niezrównoważonego transportu lądowego;

23. widzi w przewodniej roli UE z bardziej surowymi wartościami dopuszczalnymi nie przeszkodę, lecz szansę dla przemysłu europejskiego; w tym kontekście wzywa państwa członkowskie i Wspólnotę do wzmożonego wspierania badań i rozwoju bardziej wydajnej i czystszej techniki w zakresie statków i portów;

24. :zauważa, że emisje substancji zanieczyszczających powietrze pochodzących ze statków przewyższą w dającej się przewidzieć przyszłości substancje pochodzące ze źródeł lądowych, przypomina swój wniosek, w kontekście strategii tematycznej dotyczącej jakości powietrza, aby Komisja i państwa członkowskie podjęły pilne kroki w celu redukcji emisji z sektora okrętowego oraz aby Komisja przedstawiła wnioski w zakresie:

- - ustanowienia norm emisji NO_x dla statków korzystających z portów UE;

- - wyznaczenia Morza Śródziemnego i północno-wschodniego Atlantyku jako obszarów kontroli emisji siarki (SECA) w ramach konwencji MARPOL;

- - obniżenia maksymalnej dopuszczalnej zawartości siarki w paliwach okrętowych

stosowanych przez okręty pasażerskie na obszarach SECA z 1,5% do 0,5%;

– - wprowadzenia środków fiskalnych, takich jak podatki i opłaty od emisji SO_2 i NO_x przez statki;

– - zachęcania do wprowadzenia zróżnicowanych opłat portowych i kanałowych korzystnych dla okrętów o niskich emisjach SO_2 i NO_x;

– - zachęcania statków do pobierania energii elektrycznej z lądu podczas postoju w porcie;

– - dyrektywy UE w sprawie jakości paliw okrętowych;

25. dostrzega ogromny potencjał ograniczania stosowania paliw kopalnych oraz redukcji emisji dwutlenku węgla poprzez wspieranie stosowania biopaliw w transporcie morskim, zwłaszcza za pomocą zachęt podatkowych na rzecz stosowania tego typu paliw oraz większych zachęt dla badań naukowych i rozwoju, oraz między innymi poprzez wspieranie stosowania biopaliw oraz dalszych badań nad nimi, a także wzmożonego wykorzystania energii wiatru do napędzania statków; podkreśla jednak potrzebę obowiązkowej certyfikacji biopaliw w zakresie ochrony środowiska i norm socjalnych, a także niekwestionowaną przewagę ich wpływu na klimat przez cały cykl życia oraz ich bilansu dwutlenku węgla;

26. uważa, że działania na rzecz zapobiegania i przeciwdziałania zanieczyszczeniom powodowanym przez statki nie powinny ograniczać się jedynie do zanieczyszczeń ropą naftową, lecz obejmować wszystkie rodzaje zanieczyszczeń, zwłaszcza substancjami niebezpiecznymi i trującymi; uważa związku z tym, że rola, jaką odgrywa EMSA w tych dziedzinach ma zasadnicze znaczenie i powinna stopniowo obejmować coraz więcej zadań, które powinny jednak być zawsze uzupełnieniem działań prowadzonych przez państwa członkowskie w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania zanieczyszczeniom; uznaje zatem za konieczne zapewnienie odpowiednich środków na finansowanie zadań powierzonych EMSA;

27. z zadowoleniem przyjmuje utworzenie systemu operacyjnego CleanSeaNet służącego do nadzoru i wykrywania zanieczyszczeń spowodowanych przez statki, który ułatwi przybrzeżnym państwom lokalizację i identyfikację jednostek odpowiedzialnych za zanieczyszczenia na obszarach geograficznych podlegających ich jurysdykcji; wzywa państwa członkowskie do szybkiej transpozycji dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. dotyczącej zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa[1];

28. wyraża uznanie dla działań Komisji w zakresie bezpieczeństwa statków i bezpieczeństwa morskiego po katastrofach statków „Erika” i „Prestige”, które znalazły wyraz przede wszystkim w pakietach środków dotyczących bezpieczeństwa morskiego;

29. stanowczo wzywa Radę ds. Transportu do szybkiego uchwalenia „Trzeciego pakietu aktów dotyczących bezpieczeństwa morskiego” i podjęcia wspólnej decyzji z Parlamentem

[1] Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 11.

Europejskim, aby nie dopuścić do powstania luki w wiarygodności;

30. nalega, aby Komisja wzmocniła wszystkie środki związane z odpowiedzialnością cywilną i karną w przypadku katastrofy lub wypadku, z zachowaniem zasad pomocniczości i podziału władzy oraz międzynarodowych ram prawnych;

31. przypomina o postanowieniach Parlamentu Europejskiego w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu (komisja MARE) oraz wzywa Komisję do silniejszego uwzględnienia czynnika ludzkiego w kolejnych działaniach;

32. z zaniepokojeniem zauważa, że Morze Bałtyckie jest obecnie jednym z najbardziej zanieczyszczonych mórz na świecie i przypomina Komisji swe wcześniejsze wezwanie do sporządzenia zalecenia w sprawie strategii UE dla Bałtyku, w którym zaproponowane zostaną działania mające na celu poprawę stanu środowiska w Morzu Bałtyckim, a w szczególności zmniejszenie eutrofizacji Bałtyku i zapobieżenie emisjom ropy naftowej oraz innych toksycznych i szkodliwych substancji do morza; przypomina, że istniejące instrumenty współpracy, takie jak programy INTERREG powinny być obszernie wykorzystywane przy realizacji projektów międzyregionalnych na rzecz poprawy stanu środowiska na Bałtyku;

33. domaga się utworzenia dla zagrożonych z ekologicznego punktu widzenia i trudnych do żeglugi obszarów morskich na Morzu Bałtyckim, zwłaszcza dla Kadetrinne, Skagerrak/Kattegat, Wielkiego Bełta i Sund, specjalnych stref, do których statki, a przede wszystkim zbiornikowce, nie będą mogły wpływać bez pilotów morskich; ponadto wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby podjęły się w odpowiednich gremiach międzynarodowych, szczególnie w IMO, nakreślenia niezbędnych kroków w tym kierunku;

34. przypomina Komisji o swoim żądaniu, aby jak najszybciej przedstawiła Radzie i Parlamentowi wniosek, który ma na celu zapewnienie, że olej bunkrowy do paliwa silnikowego w nowych statkach jest również przewożony w bezpiecznych zbiornikach o podwójnych ścianach, ponieważ frachtowce lub kontenerowce często przewożą oleje ciężkie jako paliwo silnikowe, których ilość może niejednokrotnie znacznie przekroczyć ładunki mniejszych zbiornikowców; uważa, że zanim Komisja przedstawi taki wniosek, powinna upewnić się, czy obowiązujące przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), które określono w art. 141 ust. 54 rezolucji MEPC, są wystarczające do zapewnienia bezpiecznego przewozu oleju bunkrowego stosowanego jako paliwo;

35. wzywa Komisję do zwiększonej kontroli przestrzegania przepisów dotyczących obowiązkowego stosowania konstrukcji podwójnokadłubowych;

36. domaga się ustanowienia najwyższych norm bezpieczeństwa dla wszystkich statków wpływających do portów europejskich oraz opowiada się w związku z tym za objęciem przez Europę przewodniej roli w tym zakresie; jest świadomy faktu, że niemożliwe jest objęcie tymi żądaniami wszystkich statków w strefie 200 mil;

37. wyraża zaniepokojenie faktem, że coraz mniej dobrze wykształconych młodych Europejczyków pracuje na europejskich statkach jako oficerowie i członkowie załogi, i obawia się z tego powodu masowego drenażu mózgów; jest zdania, że lepsze warunki pracy, zgodne z przepisami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO) i

IMO, mogą pomóc w zachęcaniu większej liczby Europejczyków do kariery na morzu;

38. zachęca państwa członkowskie i podmioty sektora morskiego do dokonania przeglądu planów kariery i możliwości kształcenia ustawicznego w sektorze morskim, aby umożliwić lepsze wykorzystanie w praktyce zdobytych kompetencji i doświadczenia, tworząc zarazem możliwości przechodzenia między zawodami wykonywanymi na morzu i na lądzie w celu zapewnienia zachowania umiejętności i zwiększenia atrakcyjności perspektyw kariery;

39. uważa, że zgodnie z zaleceniem wspomnianej wyżej zielonej księgi, wyłączenie marynarzy z zakresu obowiązywania dyrektyw społecznych powinno być przeanalizowane przez partnerów społecznych;

40. wzywa państwa członkowskie i armatorów statków do nawiązania partnerstwa w celu kształcenia dobrych marynarzy i oficerów, jak ma to już miejsce z powodzeniem w Danii, a poprzez politykę kształcenia i szkolenia do pogłębiania wiedzy o dziedzictwie morskim i zwiększania zainteresowania nim oraz do wprowadzania dodatkowych zachęt dla działalności i zawodów związanych z morzem; wzywa Komisję, aby stworzyła wymagane warunki dla finansowego i doradczego wspierania tego rodzaju partnerstwa;

41. domaga się wprowadzenia europejskiego znaku jakości dla statków, zgodnie z białą listą klasyfikacyjną IMO, które spełniają najnowsze normy bezpieczeństwa i normy społeczne, gwarantującego tym statkom uprzywilejowane traktowanie w ramach kontroli państwa portu;

42. odnotowuje problem niewielkiej liczby doświadczonych i dobrze wykształconych ekspertów, z jakim boryka się omawiany sektor; proponuje opracowanie specjalnych szkoleń dla kapitanów i załóg łodzi rybackich, aby zapewnić podstawowy poziom zrozumienia nauki oddziałującej na sektor gospodarki, w tym poprzez umożliwianie zrozumienia znaczenia zarządzania ochroną środowiska naturalnego i trwałego rozwoju jako pomocy w stopniowym rozwijaniu podejścia opartego na ekosystemie na rzecz skutecznego zarządzania rybołówstwem;

43. wzywa Komisję do opracowania planów przekwalifikowania zawodowego dla rybaków, zachęcając ich do kierowania się w stronę nowych praktyk, które promują wykorzystanie wiedzy związanej z pracą na morzu; wskazuje na sektor akwakultury przybrzeżnej i turystyki ekologicznej jako niektóre z możliwych rozwiązań;

44. wskazuje na znaczenie poprawy wizerunku sektora rybołówstwa, który nie cieszy się obecnie uznaniem; jest zdania, że poprawa warunków bezpieczeństwa i higieny na statkach oraz uzyskanie lepszych płac i warunków dla załóg może zostać osiągnięte wyłącznie w ramach zrównoważonej i przynoszącej zyski gałęzi gospodarki oraz że należy przeznaczać więcej środków na cele badawcze i edukacyjne zmierzające do poszerzenia wiedzy i poprawy umiejętności;

45. zauważa, że stworzenie warunków zapewniających higienę, bezpieczeństwo i komfort osób pracujących w sektorze rybołówstwa- zarówno w przypadku rybaków, jak i pracowników sektorów związanych z rybołówstwem, - są kluczowym celem polityki na rzecz mórz i oceanów;

46. jest zdania, że w porównaniu do przepisów prawnych idea społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw ma ograniczoną wartość w kontekście ochrony środowiska morskiego, i że z tego względu odpowiednia podstawa prawna powinna nadal stanowić fundament wspólnotowego programu ochrony środowiska, który mogłyby uzupełniać dobrowolne działania przedsiębiorstw pragnących dać dowód odpowiedzialnego postępowania;

47. potępia warunki, w jakich dokonuje się obecnie złomowania statków w krajach rozwijających się i wzywa Komisję do opracowania wniosków mających na celu poprawę warunków pracy w dokach portowych, w których statki są złomowane , a także do korzystania z wszelkich wskazanych przez Trybunał Sprawiedliwości możliwości, jakie daje prawo karne; należy przy tym w sektorze morskim – podobnie jak w innych dziedzinach – stosować zasadę „zanieczyszczający płaci”*;* w tym kontekście wzywa Komisję do opracowania wniosku w sprawie „zielonego paszportu”, który należy posiadać wraz z wszystkimi dokumentami statku i w którym odnotowuje się wszelkie substancje toksyczne, znajdujące się na statku; jest zdania, że Wspólnota powinna poruszyć kwestię złomowania statków w obowiązkowej konwencji międzynarodowej - której zawarcie przewidywane jest na rok 2008 lub 2009 - a do tego czasu stosować się do wytycznych IMO;

48. jest zdania, że unijny przemysł stoczniowy i przemysł produkujący sprzęt morski zdołały pozostać konkurencyjne, inwestując w innowacyjne produkty i technologie oraz tworząc oparte na wiedzy nisze rynkowe; wyraża przekonanie, że europejska strategia morska powinna stworzyć odpowiednie warunki, prowadzące do utrzymania czołowej pozycji Wspólnoty na tych rynkach, między innymi poprzez wspieranie rozwoju mechanizmów transferu technologii morskich; uważa, że niezbędne jest zwrócenie szczególnej uwagi na praktyki antykonkurencyjne na światowych rynkach, a także interweniować w przypadku, gdy mają one miejsce;

49. zachęca państwa członkowskie do pełnego korzystania ze wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa zarówno w odniesieniu do kosztów zatrudnienia, jak i opodatkowania, zwracając szczególną uwagę na system opodatkowania tonażu; uważa, że leaderSHIP 2015 ma pozytywny oddźwięk , oraz że sektor ten powinien w dalszym ciągu kwalifikować się do pomocy państwa w celu promowania innowacji;

50. wzywa do ograniczenia przeładunku oleju i innego rodzaju toksycznego ładunku wyłącznie do ściśle wyznaczonych stref pod nadzorem, ułatwiając w ten sposób określenie odpowiedzialności w przypadku zrzutu zanieczyszczeń do morza; zauważa, że transport drogą morską powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego i potencjalne zaburzenie równowagi ekosystemu z powodu wprowadzania do mórz i oceanów obcych gatunków w zrzucanych wodach balastowych oraz stosowania substancji chemicznych w farbach zabezpieczających przed zanieczyszczeniami, które oddziałują na hormony ryb; zwraca uwagę, że jednym z poważniejszych zagrożeń dla mórz są wycieki ropy;

51. zachęca do szkolenia i informowania, poprzez gromadzenie, analizowanie i rozpowszechnianie najlepszych wzorców, technik, urządzeń do kontroli opróżniania zbiorników oraz poprzez innowacje w zakresie zwalczania zanieczyszczenia węglowodorami i innymi szkodliwymi i niebezpiecznymi substancjami, jak również rozwój rozwiązań technicznych dotyczących monitorowania przypadkowych i umyślnych zrzutów za pomocą inspekcji i nadzoru satelitarnego;

Lepsza europejska polityka przybrzeżna wraz z lepszym portem europejskim

52. uważa uczestnictwo regionalnych i lokalnych podmiotów za niezbędne dla powodzenia europejskiej polityki morskiej; dlatego z zadowoleniem przyjmuje coraz ściślejszą współpracę i powiązania europejskich regionów przybrzeżnych;

53. uważa za konieczne podejmowanie przez Komisję, państwa członkowskie i regiony szczególnych wysiłków na rzecz zwiększenia świadomości w tematyce morskiej; uważa, że powinny one obejmować np. wyróżnienia za wzorowe projekty turystyczne, przyjazny dla środowiska transport morski lub szczególny wkład kształcenia morskiego; proponuje w związku z tym utworzenie „marki" UE i ustanowienie nagrody przyznawanej modelowym regionom morskim, służące promowaniu najlepszych rozwiązań; podkreśla znaczenie tej inicjatywy, która powinna być promowana przez Komisję, dotyczącej ustanowienia corocznych obchodów Europejskiego dnia morza; podkreśla konieczność otworzenia w szkołach ponadpodstawowych, przy wsparciu Komisji, pilotowego kierunku „pedagogika morska";

54. zachęca regiony i państwa członkowskie do wykorzystania instrumentów polityki spójności, aby osiągnąć dalszą integrację w dziedzinie polityki morskiej i przybrzeżnej, promować przedsiębiorczość i zakładać MŚP, pomagając w ten sposób pokonać problem sezonowego zatrudnienia w tych regionach; wzywa w szczególności do utworzenia sieci regionów doskonałości morskiej w ramach celu europejskiej współpracy terytorialnej;

55. podkreśla podstawowe znaczenie portów oraz ich rolę jako punktów skupiających przepływ handlu międzynarodowego, jako ekonomicznej siły napędowej i generatorów miejsc pracy dla regionów przybrzeżnych oraz jako miejsc przeładunku dla rybołówstwa, a także jako istotnych punktów kontroli bezpieczeństwa;

56. w obliczu zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi substancjami w wielu miastach i regionach portowych wzywa państwa członkowskie i Komisję do znacznego ulepszenia zachęt na rzecz zaopatrywania statków stojących w porcie w energię pobieraną z lądu, w przypadku, gdy jest do opłacalne i korzystne dla środowiska; w związku z tym domaga się zmiany dyrektywy 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej[1], tak aby zobowiązać te państwa członkowskie, które korzystają ze zwolnienia z podatku za olej bunkrowy, zgodnie z art. 14 tej dyrektywy, do zwolnienia z podatku w takim samym stopniu również energii elektrycznej z lądu;

57. domaga się zmiany dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń odbierających odpady ze statków oraz ich składowania[2], tak aby wszystkie statki wpływające do portu państwa członkowskiego w 100% odprowadzały stałe i płynne odpady;

58. dostrzega przyszłe „wąskie gardła" transportu towarowego nie w możliwościach przyjmowania statków przez porty, ale raczej w przyłączaniu portów do europejskich sieci transportu lądowego; uważa że udostępnienie jak najlepszych połączeń europejskich portów

[1] Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51.
[2] Dz.U. L 332, 28.12.2000, str. 81.

z siecią lądową jest istotne dla optymalnego wykorzystania możliwości transportu morskiego i w związku z tym domaga się – tam, gdzie jest to konieczne – jego rozbudowy, przy priorytetowym uwzględnieniu przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa;

59. biorąc pod uwagę ogromne znaczenie transportu wodnego – zarówno na rynku wewnętrznym, jak i między Unią a jej partnerami handlowymi – uważa, że nowa strategia morska UE powinna zawierać strategię portową umożliwiającą rozwój portów z uwzględnieniem zmian na rynku i popytu, przy jednoczesnym poszanowaniu odnośnych przepisów, w celu ustanowienia klimatu sprzyjającego inwestycjom na rzecz zapewnienia odpowiedniej wielkości i pojemności portów, umożliwiającej obsługę coraz większego ruchu w towarowym transporcie morskim; nalega, by strategia ta została opracowana przy uwzględnieniu toczącej się obecnie debaty na temat europejskiej polityki portowej, aby uniknąć podwójnej pracy;

60. zwraca uwagę, że Europa jest popularnym regionem turystyki jachtowej, rejsowej i podwodnej; zachęca regiony nadmorskie do inwestowania w infrastrukturę morską i inną powiązaną infrastrukturę, aby czerpać korzyści z tych rozwijających się rynków, zapewniając ochronę siedlisk, gatunków i ekosystemów morskich jako takich; wzywa Komisję, aby pomogła w ustanowieniu zharmonizowanych norm dotyczących obiektów i wyposażenia technicznego w celu zapewnienia wysokiej jakości usług w całej UE;

61. podkreśla znaczenie wkładu, jaki mogą wnieść współpraca terytorialna i tworzenie sieci kontaktów pomiędzy regionami przybrzeżnymi do holistycznej polityki morskiej, poprzez wspieranie wspólnych strategii w zakresie konkurencyjności stref przybrzeżnych;

62. przychylnie odnosi się do tworzenia większej liczby klasterów morskich, wykorzystując pozytywne doświadczenia i dobre rozwiązania dotychczas stosowane w tej dziedzinie, oraz uważa, że przykłady te należy naśladować i promować; wzywa państwa członkowskie do podjęcia środków zmierzających do zwiększenia gospodarczej konkurencyjności regionów przybrzeżnych poprzez wspieranie badań oraz rozwoju technologicznego i innowacji, a także wzmocnienie współpracy między przedsiębiorstwami (sieci, klastery, partnerzy publiczni) oraz świadczenie usług dodatkowych o wyższej jakości w celu zmniejszenia zależności tych regionów od znacznie ograniczonej (tradycyjnej) działalności gospodarczej;

63. potwierdza swoje stanowisko z dnia 14 listopada 2006 r. dotyczące dyrektywy w sprawie strategii morskie[1]j, w szczególności w kwestii zakazów i/lub kryteriów dotyczących *systematycznych/celowych zrzutów wszelkich ciał stałych, cieczy lub gazów w słup wodny*, *do dna morskiego/podłoża*; ponadto jest zdania, że składowanie dwutlenku węgla na dnie morskim i w podłożu powinno wymagać zezwolenia na mocy prawa międzynarodowego, wcześniejszej oceny oddziaływania na środowisko naturalne zgodnie z dyrektywą Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985r.w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne[2] oraz odpowiednimi konwencjami międzynarodowymi, a także stałego monitorowania i kontroli;

64. wyraża zatem przekonanie, że odnawialne zasoby środowiska morskiego mogą i powinny

---

[1] *Teksty przyjęte*, P6_TA(2006)0482.
[2] Dz.U. *L 175 z 5.7.1985, str. 40*

być wykorzystywane w sposób zrównoważony, tak aby ich eksploatacja i wynikające z niej korzyści ekonomiczne były bardziej długotrwałe; podkreśla zatem potrzebę, aby różne odnośne dziedziny polityki były dostosowane do wymogów zdrowego środowiska morskiego; wzywa w związku z tym do większego stosowania morskich i przybrzeżnych elektrowni wiatrowych w celu wykorzystania ich potencjału z punktu widzenia polityki zatrudnienia i gospodarczej;

65. zaznacza jednak, że jednym z głównych celów zarządzania strefą przybrzeżną powinna być ochrona środowiska morskiego, a nie wyznaczanie kilku wydzielonych obszarów jako symbolu starań na rzecz ochrony, szczególnie w świetle zalecenia 2002/413/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącego wdrożenia zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi w Europie[1];

66. w tym kontekście zgadza się z Komisją, że istnieje naturalna granica dla działalności ludzkiej w postaci gęstości zaludnienia i działalności przemysłowej, jakie mogą występować w strefach przybrzeżnych bez poważnego i prawdopodobnie nieodwracalnego zniszczenia środowiska; popiera zatem pogląd Komisji, zgodnie z którym konieczne jest kompleksowe badanie pozwalające lepiej określić tę granicę oraz sporządzić odpowiednie prognozy i plany;

67. zauważa, że trójwymiarowe mapowanie dna morskiego będzie miało ogromne znaczenie nie tylko dla przemysłu rybackiego, ale również dla sektora energetycznego, ekologów i interesów obronności; stwierdza, że wysoka wartość handlowa takich map jest oczywista i dlatego może pomóc w rozwiązaniu kwestii finansowania działań w tym zakresie; uważa, że lepsze dane w sektorze morskim pozwoliłyby na sporządzanie lepszych prognoz pogody, dostarczyłyby informacji na temat przewidywanej wysokości fali oraz wielu kwestii wzmacniających bezpieczeństwo i rozwój;

68. wzywa do podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapobiegania i ograniczania ryzyka powstawania szkód w strefach przybrzeżnych wskutek takich klęsk żywiołowych jak powodzie, erozja, sztormy czy tsunami; podkreśla ponadto potrzebę przyjęcia środków wspólnotowych, w celu zajęcia się powstałymi w wyniku różnych rodzajów działalności człowieka zagrożeniami dla europejskich ekosystemów przybrzeżnych;

69. uważa, że wznoszenie konstrukcji chroniących przed naporem morza w sytuacji podnoszenia się poziomu wód może prowadzić do utraty siedlisk oraz że samo podnoszenie się poziomu wód powoduje „nadbrzeżne kurczenie się" słonych moczarów i przybrzeżnych równin błotnych oraz erozję wydm piaskowych, które to tereny są doskonałymi siedliskami fauny i flory, wzywa do opracowania długookresowej strategii na rzecz utrzymania ochrony wybrzeży, ochrony przed podnoszeniem się poziomu mórz oraz zminimalizowania utraty siedlisk;

70. zachęca do rozwoju nowych sieci służących wdrażaniu projektów i działań w formie partnerstwa pomiędzy sektorem prywatnym, organizacjami pozarządowymi, władzami lokalnymi i regionami, w celu nadania większej dynamiki, pobudzenia innowacji oraz zwiększenia efektywności, a także poprawy jakości życia w obszarach przybrzeżnych;

[1] Dz.U. L 148 z 6.6.2002, str. 24.

71. podkreśla znaczenie w całokształcie polityki morskiej opracowania i wdrażania polityki w zakresie zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną (ICZM), obejmującą wielorakie wykorzystanie stref przybrzeżnych oraz ich wpływ na politykę rozwoju; wzywa w związku z powyższym do większej harmonizacji odpowiednich krajowych przepisów z prawem wspólnotowym;

72. stanowczo podkreśla potrzebę podniesienia atrakcyjności regionów przybrzeżnych jako miejsc zamieszkania, pracy i dokonywania inwestycji, a nie tylko rozrywki, poprzez poprawę dostępności i wewnętrznej infrastruktury transportowej; wzywa ponadto do przyjęcia środków, w celu poprawy jakości usług użyteczności publicznej (zdrowie, edukacja, woda i energia, informacje, technologie komunikacyjne, usługi pocztowe, oczyszczanie ścieków i przetwarzanie odpadów), biorąc pod uwagę sezonowe zmiany demograficzne;

73. ze względu na fakt, że znaczna część ogólnego zanieczyszczenia mórz europejskich ma pochodzenie lądowe, wzywa państwa członkowskie do bezzwłocznego wdrażania wszystkich odnośnych – obowiązujących oraz przyszłych – europejskich aktów prawnych; ponadto wzywa Komisję do przedstawienia planu działań na rzecz zmniejszenia zanieczyszczenia; jest zdania, że finansowe wspieranie projektów na rzecz zmniejszenia zanieczyszczenia w krajach trzecich musi również odgrywać rolę w tym zakresie, ponieważ jakość systemów filtrowania i oczyszczania ścieków w tych krajach często pozostaje daleko w tyle za normami europejskimi i dlatego użyte środki finansowe mogą odnieść większy skutek;

74. ubolewa, że zielona księga nadal nie uwzględnia w wystarczającym stopniu wpływu sektora rolnictwa; podkreśla fakt, że sektor rolnictwa jest jednym z sektorów, które odprowadzają do morza największą ilość substancji odżywczych; zaznacza, że w celu osiągnięcia trwałości środowiska naturalnego należy przyjąć niezbędne środki na szczeblu UE;

75. zwraca uwagę, że większość zanieczyszczeń w środowisku morskim pochodzi ze źródeł lądowych, w tym m.in. z odpływów pochodzenia rolniczego i z emisji przemysłowych, które wywierają szczególnie szkodliwy wpływ na morza zamknięte i półzamknięte; podkreśla, że UE powinna zwracać szczególną uwagę na powyższe dziedziny i powinna podejmować działania zmierzające do ograniczenia dalszych zanieczyszczeń i zapobiegania im; uważa ponadto, że w tym celu można z powodzeniem zastosować nową technologię globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES);

76. uwzględnia fakt, że sektor morski jest jednym z niewielu, w których zasada „zanieczyszczający płaci” nie jest stosowana, uważa, że gałęzie przemysłu generujące ścieki, wydobywające piasek i żwir, koncerny produkujące energię z wykorzystaniem morza i prowadzące jakąkolwiek inną działalność, w tym naziemną, mogącą powodować zanieczyszczenie środowiska morskiego, powinny wnosić opłaty do funduszu wspólnotowego przeznaczonego na ponowne zarybianie i zachowanie flory i fauny morskiej, w tym zasobów rybnych oraz że Komisja powinna podjąć wysiłki na rzecz zapewnienia bardziej jednolitego i skutecznego stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”;

77. wzywa Komisję do podjęcia działań w celu kontroli zanieczyszczenia (zanieczyszczenie środowiska morskiego) powstałego w wyniku spływu powierzchniowego z terenów

rolniczych, ścieków komunalnych i przemysłowych i odpadów, często plastikowych, które mogą spowodować zakrztuszenie u ssaków morskich, żółwi i ptaków; takie zanieczyszczenia stanowią rosnące zagrożenie, wywierające poważny wpływ na sektor rybołówstwa i turystyki, a także pogarszające jakość i stan produktów rybnych przeznaczonych do spożycia przez człowieka; jeżeli chodzi o statki oceaniczne, wzywa Komisję do nakłonienia państw członkowskich w odniesieniu do statków oceanicznych do wprowadzenia załącznika V konwencji MARPOL Międzynarodowej Organizacji Morskiej, który zakazuje wyrzucania plastikowych śmieci i popiołów pochodzących ze spalania plastiku do morza; wzywa Komisję do wprowadzenia poprawek do dyrektywy 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru w celu zwiększenia adekwatności i dostępności tego rodzaju urządzeń w UE oraz ostatecznego ograniczenia wyrzucania odpadów do morza;

78. wzywa Unię Europejską, aby w ramach międzynarodowej polityki morskiej zweryfikowała i zaktualizowała Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. i porozumienie z dnia 28 lipca 1994 r. odnoszącego się do stosowania części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (zob. Dziennik Urzędowy UE z 23.6.1998 r., L 179, str. 129), a w szczególności do poprawy przepisów międzynarodowych dotyczących zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz, a także dotyczących ochrony i zachowania środowiska morskiego; wzywa ponadto organy Unii Europejskiej do podejmowania w szczególności działań, które skłonią państwa członkowskie UE do skutecznego korzystania z prawnego rozstrzygania sporów reprezentowanego przez Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza z siedzibą w Hamburgu, który utworzono w 1996 r. na podstawie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, ponieważ do tej pory państwa te unikały niestety rozstrzygania sporów przez ten Trybunał;

79. zachęca Komisję do przeprowadzenia specjalnych, popartych naukowo statystycznych badań środowiskowych i społeczno-ekonomicznych, a także innych badań dotyczących regionów morskich, w celu monitorowania i kontrolowania skutków rozwoju działalności gospodarczej, sportowej i rekreacyjnej na tych obszarach;

80. wyraża zaniepokojenie z powodu braku dobrze wykształconej siły roboczej w istotnych gałęziach gospodarki morskiej na lądzie; również w tej kwestii jest zdania, że wspólne działania państw członkowskich i odnośnych przedsiębiorstw w zakresie zatrudnienia mogą przyczynić się do rozwiązania tego problemu;

81. zwraca się do Komisji i państw członkowskich o włączenie wszystkich zainteresowanych stron we wszystkie etapy procesu umacniania polityki morskiej UE – tak we wdrażanie i egzekwowanie dotychczasowych przepisów, jak i w opracowywanie nowych inicjatyw;

Zrównoważona turystyka przybrzeżna

82. podkreśla fakt, że turystyka, w przypadku gdy jest rozwijana w rozsądny sposób, stanowi trwałe źródło dochodu dla gospodarek lokalnych, zapewniając ochronę oraz poprawę środowiska naturalnego, a także wspieranie i ochronę aspektów kulturowych, historycznych i środowiskowych, a także rzemiosła i zrównoważonej turystyki morskiej; z tego względu wzywa przede wszystkim do inwestowania w infrastrukturę turystyczną związaną z

żeglarstwem, nurkowaniem i rejsami oraz do ochrony i promowania skarbów archeologii morskiej;

83. podkreśla, że w przypadku polityki turystycznej stosuje się zasadę pomocniczości; podkreśla potrzebę przestrzegania planów krajowych opartych na doświadczeniu i najlepszych rozwiązaniach;

84. podkreśla, że brak właściwych i porównywalnych danych stanowi kluczowy problem rzetelnego gromadzenia danych dotyczących sytuacji zatrudnienia w turystyce przybrzeżnej;

85. uważa również, że dobry stan środowiska, czystość powietrza i dobra jakość wody mają podstawowe znaczenie dla przetrwania tego sektora; dlatego wszystkie przyszłe projekty europejskie dotyczące turystyki powinny być rozpatrywane z uwzględnieniem wpływu na środowisko i równowagi ekologicznej;

86. zauważa, że Europa jest ulubionym miejscem organizowania rejsów wycieczkowych; podkreśla, że należy zorganizować świadczenie usług w taki sposób, by zagwarantować otwartą konkurencję oraz zaspokoić potrzebę lepszej infrastruktury dla tego rodzaju działalności;

87. uważa, że tradycyjna działalność sezonowa powinna zostać przekształcona w działalność całoroczną; podkreśla, że branża powinna wykorzystać szansę zaangażowania się w trwałe, całoroczne przedsięwzięcia w zakresie turystyki; uważa, że wydłużenie sezonu oznacza możliwość stworzenia miejsc pracy i uzyskania korzyści gospodarczych; podkreśla, że zgodnie z zasadą trwałego rozwoju i zasadą „edukacji w zakresie środowiska" przykłady najlepszych rozwiązań mogą mieć znaczący wpływ na koncepcje turystyki; podkreśla, że celem powinno umożliwienie branży i środowisku regionu przybrzeżnego korzystanie z dłuższego sezonu prowadzenia działalności;

88. uważa, że Europejska Agenda 21 dla zrównoważonej turystyki europejskiej musi uwzględniać specyfikę turystyki przybrzeżnej – a także wyspiarskiej – oraz przedstawiać pożyteczne inicjatywy i umożliwiać wymianę dobrych praktyk skutecznej walki z sezonowością, np. poprzez rozwój turystyki dla seniorów;

89. wzywa Komisję do przedstawienia zrównoważonej strategii UE w sprawie turystyki morskiej;

Zapewnienie równowagi środowiska morskiego

90. przypomina rezolucję z dnia 14 listopada 2006 r. w sprawie Strategii tematycznej na rzecz ochrony i zachowania środowiska morskiego[1], a przede wszystkim przypomina o konieczności:

- uznania za nadrzędny cel UE zrównoważonego korzystania z obszarów morskich i zachowania ekosystemów morskich, w tym zdecydowanej polityki UE w dziedzinie ochrony tych obszarów, zapobiegającej dalszej utracie różnorodności biologicznej oraz degradacji środowiska morskiego;

[1] *Teksty przyjęte*, P6_TA(2006)0486.

- uwzględnienia powszechnie obowiązującej w UE definicji dobrego stanu środowiska;

- przedkładania regularnych ocen środowiska morskiego przez Europejską Agencję Środowiska, co wiązałoby się z koniecznością poprawy krajowych systemów gromadzenia i wymiany danych oraz sprawozdawczości;

- uznania znaczenia wcześniejszych konsultacji, koordynacji i współpracy z sąsiednimi państwami w przyjęciu i wdrożeniu przyszłej dyrektywy w sprawie strategii morskiej, co Parlament podkreślał już w swoim stanowisku z dnia 14 listopada 2006 r.[1];

91. uważa, że zdrowe środowisko morskie stanowi podstawę zrównoważonego rozwoju sektora żeglugi morskiej w UE i przypomina, że UE zobowiązała się włączyć aspekty środowiskowe do wszystkich obszarów polityki Wspólnoty;

92. podkreśla, że czyste środowisko morskie, w którym występuje różnorodność biologiczna wystarczająca dla zagwarantowania właściwego funkcjonowania wchodzących w jego skład ekosystemów, jest dla Europy niezwykle ważne; podkreśla również, że wartość obszarów morskich jako takich oznacza, że korzyści płynące z dobrego stanu środowiska morskiego w UE daleko wykraczają poza potencjalne zyski ekonomiczne czerpane z eksploatacji poszczególnych części obszarów morskich, wód przybrzeżnych i dorzeczy oraz że w związku z tym ochrona, a w wielu przypadkach również odbudowa środowiska morskiego UE, jest nieodzowna;

93. przypomina zasadę leżącą u podstaw podejścia ekosystemowego do zarządzania działalnością człowieka, stanowiącą jeden z głównych elementów strategii tematycznej dla środowiska morskiego; nalega, aby zasadę tę stosować także w odniesieniu do polityki morskiej;

94. z całą mocą podkreśla, że kryteria stosowane w celu określenia dobrego stanu środowiska muszą być wystarczająco dalekosiężne, ponieważ owe wskaźniki w zakresie jakości będą prawdopodobnie stanowiły na długi czas punkt odniesienia dla programów działań;

95. uważa również, że należy szybko podjąć środki mające na celu poprawę jakości wody i z tego względu wyraża zaniepokojenie z powodu rozszerzonego harmonogramu zaproponowanego we wniosku dotyczącym dyrektywy w sprawie strategii morskiej;

96. nalega na przyspieszenie wdrażania sieci morskich obszarów chronionych;

97. jest przekonany, że czyste środowisko morskie ma kluczowe znaczenie dla gatunków morskich, w tym zarówno ryb komercyjnych, jak i niepodlegających eksploatacji w celach handlowych, oraz że odnowienie zubożonych stad ryb zależy od ograniczenia zanieczyszczeń morskich oraz zmniejszenia poziomu połowów; jest zdania, że aby uchronić mączkę rybną stosowaną w UE przed skażeniem, należy koniecznie ograniczyć zanieczyszczanie środowiska morskiego;

98. zwraca uwagę na niekiedy katastrofalny wpływ organizmów egzotycznych na ekosystem morski i przyznaje, że obce gatunki inwazyjne stanowią istotne zagrożenie dla

[1] *Teksty przyjęte*, P6_TA(2006)0482.

różnorodności biologicznej mórz; zwraca się do Komisji o pilne podjęcie kroków w celu zapobiegania przenoszeniu organizmów w wodach balastowych i wprowadzenie skutecznych kontroli dotyczących zrzucania wód balastowych do wód UE;

99. jest zdania, że koncepcja klastrów mogłaby mieć korzystne skutki dla środowiska morskiego pod warunkiem, że ochrona siedlisk, kontrola zanieczyszczeń i inne technologie ochrony środowiska zostaną włączone do ich projektowania i realizacji, począwszy od fazy planowania;

100. z zadowoleniem przyjmuje uznanie przez Komisję, że „wszechstronny system planowania przestrzennego" jest konieczny dla zapewnienia stabilnego środowiska prawnego oraz prawnie wiążącej podstawy podejmowania decyzji; jest zdania, że podstawowym kryterium efektywnego, opartego na ekosystemach planowania przestrzennego powinno być organizowanie działalności w taki sposób, aby zmniejszyć skutki działań szkodliwych dla środowiska na obszarach wrażliwych pod względem ekologicznym i jednoczesne wykorzystywanie zasobów we wszystkich innych regionach w sposób zrównoważony ekologicznie; w tym kontekście nalega na wykorzystanie instrumentu strategicznej oceny środowiska zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko[1];

101. zauważa, że osiągnięcie dobrego stanu ochrony środowiska wymaga też, aby działalność człowieka prowadzona poza obszarami wrażliwymi pod względem ekologicznym była ściśle regulowana, tak aby zminimalizować ewentualny negatywny wpływ na środowisko morskie;

Zintegrowana polityka rybołówstwa

102. stoi na stanowisku, że działalność rybacka musi przyczynić się do utrzymania funkcjonujących społeczności przybrzeżnych; podkreśla, że dla osiągnięcia tego celu należy zagwarantować dostęp działającym na małą skalę w strefie przybrzeżnej podmiotom sektora rybackiego i wędkarzom łowiącym rekreacyjnie oraz że tego typu działalność rybacka powinna sprzyjać turystyce, chronić bogate europejskie dziedzictwo przybrzeżne i wspomagać integrację europejskich społeczności przybrzeżnych;

103. wyraża zaniepokojenie sytuacją, że pomimo gotowości sektora do zaakceptowania rozwijania podejścia ekosystemowego w zarządzaniu połowami, w wyniku dodatkowych ograniczeń mogących zaistnieć z powodu sieci Natura 2000 i innych potencjalnych morskich obszarów chronionych (MOC) nieograniczony dostęp i działania połowowe w tych obszarach mogą zostać zagrożone; stoi na stanowisku, że na morskich obszarach chronionych należy zezwolić na rozwijanie działań połowowych nieszkodliwych dla celów ochrony; uważa także, że w przypadku działalności związanej z rybołówstwem, która może być szkodliwa lub potencjalnie szkodliwa dla celów związanych z ochroną morskich obszarów chronionych (MOC), należy poczynić większe wysiłki, w tym związane z badaniami naukowymi i rozwojem, aby metody połowów stały się bardziej przyjazne dla środowiska w celu ułatwienia szerszego dostępu do tego rodzaju obszarów wszędzie tam, gdzie jest to uzasadnione;

[1] *Dz.U. L 197 z 21.7.2001, str. 30.*

104. zauważa jednak, że rybołówstwo będzie musiało zostać w przyszłości ograniczone w ramach podejścia ostrożnościowego, co zagwarantuje zachowanie zdrowych ekosystemów i ochronę rzadkich, wrażliwych lub cennych gatunków i siedlisk oraz że będzie to nieuchronnie obejmowało wyższy niż poprzednio poziom ochrony przyrody, obejmujący sieć morskich obszarów chronionych na wodach UE utworzoną zgodnie z przepisami ustanowionymi w ramach Wspólnej Polityki Rybackiej (WPRyb), jak i zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi (ICZM), aby położyć kres niepotrzebnej degradacji siedlisk i gwałtownemu spadkowi bioróżnorodności;

105. wzywa Komisję do należytego uwzględnienia pomyślnych doświadczeń w zarządzaniu połowami przez władze lokalne i regionalne w taki sposób, aby mogły one zostać zastosowane jako wzór w innych regionach, a szczególnie tych doświadczeń, które - tak jak w przypadku Azorów - przekładają się na zintegrowane i trwałe zarządzanie morzem poprzez zakaz używania nieselektywnych narzędzi rybackich, dostosowanie rozmiarów floty do dostępnych zasobów, planowanie w zakresie terenów przybrzeżnych, objęcie przepisami działalności turystycznej takiej jak obserwowanie waleni, sporządzenie planów zarządzania terenami należącymi do sieci Natura 2000 oraz utworzenie obszarów chronionych;

106. podkreśla, że cenna rola doradcza Regionalnych Komitetów Doradczych (RAC) powinna także zostać uznana, a z komitetami tymi powinno się przeprowadzać konsultacje na temat zarządzania obszarami morskimi;

107. popiera zobowiązanie Unii Europejskiej podjęte na Szczycie Ziemi w 2002 r. i ponowione w niedawnym komunikacie Komisji (Wprowadzanie trwałego rozwoju w rybołówstwie UE poprzez maksymalnie zrównoważone odłowy) na rzecz odtworzenia populacji ryb do poziomów gwarantujących wypracowanie maksymalnie zrównoważonych odłowów do 2015 r. tam, gdzie będzie to możliwe; jest zdania, że najlepiej zrealizowane może to zostać poprzez unikanie wykorzystywania arbitralnych punktów odniesienia, które opierają się na zwykłym modelu matematycznym; uważa, że alternatywna interpretacja maksymalnie zrównoważonych odłowów - z wykorzystaniem koncepcji takiej jak maksymalizacja połowów kumulowanych poza wyznaczonym okresem czasu (najlepiej 10 lat) - może zaowocować realistycznym i możliwym do zastosowania sposobem na poprawę statusu rybołówstwa w Unii Europejskiej;

108. uważa, że jednym z ważnych sposobów na zmniejszenie odrzutów jest poprawa selektywności rybołówstwa poprzez modyfikację narzędzi i technik połowowych; uznaje, że współpraca i wiedza rybaków w tej dziedzinie jest kluczowa oraz że należy nagradzać rybaków, którzy wprowadzają innowacje w tym zakresie;

109. wzywa do większych starań na rzecz zakończenia skandalicznego problemu przyłowów i zrzutów, które są wynikiem systemu ogólnych dopuszczalnych połowów (TAC) i systemu kwot ustanowionych przez WPRyb; jest zdania, że rabunkowe w skutkach przyłowy morskich ssaków, ptaków i żółwi są odrażające i że konieczne jest ich zakończenie, dodatkowo uważa też, że szkody wyrządzone przez narzędzia połowowe na wrażliwych obszarach dna morskiego wymagają zapewnienia tym obszarom specjalnej ochrony; wskazuje, że zgubione w morzu sieci również prowadzą do niezamierzonych połowów („ghost-fishing”), które mogą znacząco uszczuplać zasoby rybne;

110. wyraża silne przekonanie, że istnieje pilna potrzeba promowania i stosowania mapowania/programu planowania przestrzennego na wodach wspólnotowych, by zaspokoić potrzebę utrzymania zrównoważonego i reprezentatywnego z geograficznego punktu widzenia sektora rybołówstwa; uważa, że utworzenie mapy stref jest uzasadnione dla morskich elektrowni wiatrowych lub wytwarzania energii, do sekwestracji dwutlenku węgla, wydobycia piasku i żwiru w zakresie akwakultury, a także że utworzenie mapy położenia chronionych stref morskich, w tym obszarów zapisanych w programie Natura 2000 i innych narażonych siedlisk i gatunków prowadziłoby do skuteczniejszego i trwałego wykorzystania środowiska morskiego; podkreśla, że aby umożliwić skuteczne planowanie przestrzenne, obszary działalności rybołówczej muszą zostać zapisane w formie mapy, a sporządzanie jej powinno zostać ułatwione poprzez poprawę i standaryzację dostępu do systemu kontroli statków i danych z ksiąg pokładowych we wszystkich państwach członkowskich; uważa, że decyzje dotyczące planowania w zakresie wód Wspólnoty powinny być podejmowane w pełnej konsultacji z sektorem rybołówstwa i bezpośrednio zaangażowanymi społecznościami;

111. w związku ze zmniejszaniem się zasobów ryb na świecie podkreśla rosnące znaczenie społeczno-gospodarcze hodowli ryb; uważa, że wkrótce roczna sprzedaż produktów akwakultury na świecie będzie wyższa od sprzedaży ryb żyjących w warunkach naturalnych; zaznacza, że UE pozostaje liderem tego ekscytującego przedsięwzięcia i powinna walczyć o utrzymanie swej wiodącej pozycji, a także zachęcać do dalszego rozwoju w sposób zgodny z innymi zastosowaniami przybrzeżnymi i morskimi; podkreśla znaczenie hodowli ryb dla społeczności peryferyjnych obszarów wiejskich, gdzie istnieje niewiele miejsc pracy; zaznacza, że w kontekście zintegrowanego podejścia do zarządzania strefą przybrzeżną, jasno określone obszary, na których może zostać skupiona hodowla ryb, powinny być promowane, a promocja taka powinna wiązać się z uproszczonym systemem przepisów zachęcając do przedsiębiorczości i trwałego rozwoju; uważa, że powinny być rozwijane nowe techniki w sektorze akwakultury umożliwiając lepsze zarządzanie jakością, zapewnienie identyfikowalności ryb w produkcji i łańcuchach wartości dodanej oraz ogólne uznanie hodowli ryb jako kluczowej części sektora morskiego;

112. zwraca uwagę na fakt, że niektóre praktyki związane z akwakulturą przyczyniają się do zmniejszania się niektórych zasobów; podkreśla, że połowy w środowisku morskim młodych osobników niektórych gatunków na tuczenie nie pozwala im na rozmnażanie się i zapewnianie równowagi biologicznej gatunków; uważa, że wysokie ceny, jakie niektóre z tych gatunków osiągają na niektórych rynkach światowych, są przyczyną całkowitego braku poszanowania dla potrzeb związanych z ochroną niektórych ekosystemów morskich;

113. podkreśla, że operacje wojskowe również wywierają wpływ na sektor rybołówstwa; obszary testowania broni są niedostępne dla rybactwa i innych form transportu morskiego, jednak stanowią ostoję dla różnorodności biologicznej; niemniej jednak wykorzystanie radarów o ultra-niskiej częstotliwości, w szczególności na statkach podwodnych, wywołuje poważne skutki dla ssaków morskich i innych zasobów rybnych i powinno być ściśle ograniczone do wyznaczonych obszarów;

114. podkreśla konieczność monitorowania połowów w wodach międzynarodowych, gdyż dotyczą one także zasobów ryb w wyłącznych strefach ekonomicznych Unii Europejskiej;

Badania morskie, energia, technika i innowacje

115. uważa, że większość wyzwań związanych ze środowiskiem i zrównoważonym rozwojem wymaga odpowiedzi właściwie wykorzystującej wiedzę naukową i technologiczną, która musi być w tym celu odpowiednio wspomagana wystarczającymi funduszami przez WE i państwa członkowskie; zwraca się do Komisji o przedstawienie strategii europejskich badań morskich oraz o lepszą koordynację i stworzenie sieci europejskich instytutów morskich; w tym celu nalega na utworzenie „europejskiego konsorcjum morskiego" z udziałem wszystkich odnośnych europejskich instytutów morskich i przy wsparciu ze strony UE; zwraca się o wprowadzenie i przechowywanie uzyskanej wiedzy w europejskiej morskiej bazie danych, do której dostęp miałyby wszystkie instytuty morskie***;*** opowiada się w związku z powyższym za promocją regularnej europejskiej konferencji morskiej stanowiącej forum dla badaczy i sektora;

116. uznaje, że dobre zarządzanie zasobami środowiska morskiego wymaga solidnej podstawy informacyjnej; podkreśla zatem znaczenie rzetelnej wiedzy naukowej o środowisku morskim dla wsparcia podejmowania efektywnych kosztowo decyzji i unikania środków, które nie dodają wartości; nalega zatem, aby na badania morskie potraktowano podczas przyznawania środków w szczególny sposób, tak aby umożliwić dokonanie zrównoważonych i skutecznych usprawnień w dziedzinie ochrony środowiska;

117. wzywa Komisję i państwa członkowskie do opracowania i wdrożenia programu odwzorowania europejskiego dna morskiego oraz europejskich wód przybrzeżnych, aby na tej podstawie stworzyć Atlas Mórz UE;

118. popiera wyrażony w zielonej księdze pogląd, zgodnie z którym z danymi dotyczącymi stanu środowiska morskiego oraz działalności tam prowadzonej lub oddziaływającej na to środowisko wiążą się znaczne i poważne problemy; wyraża w związku z tym poparcie dla apelu o istotne usprawnienie programów gromadzenia danych, sporządzania map i obserwacji, śledzenia statków itp. na tych obszarach, przy udziale państw członkowskich, konwencji morskich, Komisji i innych organów wspólnotowych, takich jak Europejska Agencja Środowiska i EMSA; podkreśla znaczenie wymiany najlepszych praktyk na szczeblu krajowym, regionalnym i europejskim;

119. nalega, aby badania morskie zostały zawarte w siódmym ramowym programie badawczym UE jako zagadnienie interdyscyplinarne oraz jako główny temat dla przyszłych ramowych programów badawczych; proponuje, aby potencjalny wkład mórz w rozwiązanie problemów energetycznych UE uczynić głównym zagadnieniem prac badawczych, którym należy udzielić wsparcia;

120. podkreśla ogromny potencjał rozwoju przybrzeżnej energii wiatrowej, który może w znacznym stopniu przyczynić się do uniezależnienia się Europy od importu energii oraz do ochrony klimatu; pełne czerpanie z tego potencjału wymaga jednak jeszcze ogromnych wysiłków, dlatego wzywa Komisję do opracowania planu działania w sprawie przybrzeżnej energii wiatrowej, tak aby uwzględnić skuteczne europejskie podejście do technologii związanej z tą energią, a także przyśpieszyć rozwój sieci i przedstawić perspektywy dotyczące sposobu uzyskania do roku 2020 przynajmniej 50 gigawatów mocy zainstalowanej; w związku z tym oczekuje przede wszystkim realizacji kompleksowego podejścia (ang. „one stop shop") oraz promowania inteligentnej infrastruktury sieci

związanej z przybrzeżną energią wiatrową; przyjmuje z zadowoleniem zalecenie Komisji, aby opracować europejski plan strategiczny na rzecz technologii energetycznej, oraz domaga się skoncentrowania wysiłków na rozwoju przybrzeżnej energii wiatrowej na dużą skalę;

121. uznaje znaczenie strefy przybrzeżnej dla rozwoju odnawialnych źródeł energii, które stanowią podstawową i nieodłączną część starań Unii na rzecz zwalczania zmian klimatycznych na świecie; podkreśla, że konieczne będzie zatem dokonanie odpowiedniego podziału na strefy do celów morskiego planowania przestrzennego, umożliwiającego rozwój instalacji wykorzystujących energię wiatrową, energię pływów morskich i inne rodzaje energii, tak aby ograniczyć możliwość konfliktów z innymi użytkownikami środowiska morskiego i uniknąć degradacji środowiska naturalnego, uwzględniając przy tym wyniki ocen oddziaływania na środowisko (EIA); z zadowoleniem przyjmuje szerokie możliwości, jakie zapewnia rosnący sektor energii ze źródeł odnawialnych dla tworzenia miejsc pracy i fachowej wiedzy technicznej w UE;

122. podkreśla wagę rozwoju sektorów innych niż rybactwo, przy jednoczesnym wykorzenieniu złych praktyk, które byłyby zgodne z sektorem rybołówstwa, na przykład poprzez promowanie tworzenia platform wytwarzających energię lub platform dla turbin wiatrowych wspierających utrzymanie ekosystemu w doskonałym stanie, wspierając w ten sposób tworzenie terenów tarła i rozwoju narybku gatunków morskich w strefie zakazu połowów;

123. popiera krok w kierunku bezemisyjnego wytwarzania energii, jednakże przy zapewnieniu, że projekt i lokalizacja generatorów energii odnawialnej zapewnia odpowiednie zabezpieczenia morskiej florze i faunie; wzywa zatem do rozważnego planowania morskich instalacji wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych; odnotowuje, że istnieje wiele zagrożeń związanych z produkcją energii, których należy unikać; podkreśla, że struktury mające na celu wykorzystanie energii z wiatru lub pływów morskich mogą wywrzeć wpływ na naturalne cykle zachodzące w dolnej warstwie morza; zaznacza, że z powodu budowy zapór, które zmniejszają wielkość pływów, w ujściach rzek może dojść do zaniku międzypływowych obszarów żerowania ptaków; podkreśla, że podobnie zmiana siły pływów może mieć wpływ na rafy utworzone przez omułki wielkie oraz Limaria hians, na skupiska alg morskich (fr. maërl), ukwiały i koralowce miękkie;

124. uważa, że istnieje szeroki pole do poprawy technologii odsalania i unikania zanieczyszczania wód przybrzeżnych, zwłaszcza jeżeli obszary te należą do sieci Natura 2000; zwraca się do właściwych organów o ocenę oddziaływania na środowisko tych zakładów odsalania, zwłaszcza w obszarach mogących uzyskać wodę poprzez bardziej zrównoważone środki;

125. zważywszy na niezwykle dynamiczny rozwój zakładów odsalania wody morskiej, które odprowadzają do morza tony solanki i innych produktów, uważa, że Komisja powinna przeprowadzić badania dotyczące wpływu tych zakładów na plankton i dno morza oraz na zmiany i mutacje zachodzące w ekosystemie;

126. uważa, że system nawigacji satelitarnej Galileo i system globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES) stanowią ogromny potencjał dla sektora morskiego; zachęca Komisję, aby silniej wspierała stosowanie tych systemów w ramach strategii

morskiej;

127. wskazuje na znaczenie technologii informacji i komunikacji w logistyce portowej; uważa, że nowe wnioski legislacyjne, np. dotyczące identyfikacji radiowej (RFID), powinny zmierzać do nadania impulsu tym technologiom; wzywa Komisję do ustanowienia obowiązujących w całej UE norm informacyjno-komunikacyjnych dla wszystkich portów unijnych oraz do objęcia przewodniej roli w negocjacjach w sprawie ustalenia międzynarodowych standardów technologicznych;

128. zaznacza, że w planowaniu przyszłych programów badawczych i rozwojowych należy uwzględnić regiony najbardziej oddalone, które znajdują się w strefach Oceanu Atlantyckiego i Indyjskiego i mają dogodne położenie do obserwacji zjawisk związanych np. z cyklami pogodowymi i wulkanologią, zaś oceanografia, różnorodność biologiczna, jakość środowiska naturalnego, zarządzanie zasobami naturalnymi, energią i wodą, genetyka, zdrowie publiczne, nauki medyczne oraz nowe systemy i usługi telekomunikacyjne na tych obszarach jak najbardziej stanowią dziedziny europejskich badań;

129. uważa, że błękitna biotechnologia jest jedną z najbardziej obiecujących technologii nadchodzących dziesięcioleci, posiadającą wiele możliwości zastosowania w farmaceutykach, kosmetykach, przemyśle spożywczym i remediacji środowiska; uważa, że należy zwiększyć wysiłki badawcze w tej dziedzinie oraz że państwa członkowskie skorzystałyby na stworzeniu błękitnych funduszy inwestycyjnych, proponowanych w zielonej księdze, a także że możliwe jest osiągnięcie większej synergii poprzez lepszą koordynację prac badawczych państw członkowskich na tym polu; podkreśla, że wszelki rozwój błękitnej biotechnologii musi być silnie regulowany i podlegać stosownej ocenie, tak aby uniknąć nadmiernego eksploatowania i dalszego niszczenia już teraz wrażliwych i zagrożonych ekosystemów morskich;

130. wskazuje, że oceaniczne osady denne zawierają duże ilości hydratów gazowych, które mogłyby uzupełnić lub zastąpić tradycyjne węglowodory; podkreśla, że zapewnienie dostępu do tych zasobów, ich ocena oraz rozwój sposobów ich eksploatacji stanowią istotne wyzwanie, któremu Europa powinna się uważnie przyjrzeć; uważa, że przedłużenie szelfu kontynentalnego państw członkowskich UE poza 200 mil morskich, zgodnie z art. 76 konwencji z Montego Bay, daje możliwość zachowania dostępu do potencjalnych dodatkowych zasobów;

Wspólna Polityka Morska

131. zgadza się z Komisją, że stworzenie wspólnej europejskiej przestrzeni morskiej mogłoby znacznie zwiększyć efektywność zarządzania wodami terytorialnymi, i uważa, że taka przestrzeń morska przyczyni się do integracji rynku wewnętrznego usług i transportu morskiego wewnątrz UE, zwłaszcza w zakresie uproszczenia procedur celnych i administracyjnych, przy poszanowaniu Konwencji ONZ o prawie morza (UNCLOS) i konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w tym „wolności żeglugi" i „prawa nieszkodliwego przepływu" w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ) na wodach międzynarodowych (pełnym morzu); zauważa, że prawo wspólnotowe poczyniło już istotne

kroki w tym kierunku, lecz występują jeszcze częściowo braki w ich wdrażaniu w państwach członkowskich; wzywa państwa członkowskie do sprawnego wprowadzania w życie europejskiego prawodawstwa;

132. podkreśla zalety i potencjał żeglugi bliskiego zasięgu, jako zrównoważonego i wydajnego środka transportu, który omija lądowe „wąskie gardła" i oferuje wystarczające możliwości wzrostu; dlatego wzywa Komisję do wspierania i promowania żeglugi bliskiego zasięgu poprzez pełne wdrożenie aktów w zakresie żeglugi bliskiego zasięgu; uznaje fakt, że żegluga przybrzeżna jest nadal uznawana w prawie za transport międzynarodowy, za przeszkodę w jej rozwoju; wobec tego wzywa Komisję do przedstawienia wniosku w sprawie włączenia żeglugi przybrzeżnej do europejskiego rynku wewnętrznego; zaznacza, że nie może on kolidować z Konwencjami UNCLOS i IMO, w tym „swobody nawigacji" i „prawa nieszkodliwego przepływu" w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ) na wodach międzynarodowych (pełne morze);

133. wyraża rozczarowanie z powodu dotychczasowych postępów w realizacji projektu TEN nr 21 w sprawie „autostrad morskich"; wzywa Komisję do wyznaczenia koordynatora w celu przyspieszenia realizacji projektu autostrad morskich;

134. uważa, że nowa polityka morska UE powinna także skupiać się na ochronie i promowaniu morskich zasobów archeologicznych;

135. jest zdania, że pełne i terminowe wdrożenie całego unijnego prawodawstwa dotyczącego ochrony środowiska (m.in. ramowej dyrektywy wodnej[1], dyrektywy siedliskowej i dyrektywy ptasiej, dyrektywy w sprawie azotanów[2], dyrektywy w sprawie zawartości siarki w paliwach okrętowych[3], dyrektywy w sprawie sankcji za zanieczyszczenia pochodzące ze statków[4]) jest konieczne dla utrzymania jakości środowiska morskiego oraz że Komisja powinna zastosować niezbędne środki nacisku, aby skłonić państwa członkowskie do tego, w tym - w razie potrzeby - środki prawne;

136. wyraża przekonanie, że zasada ostrożności zapisana w art. 174 ust. 2 Traktatu WE powinna służyć za podstawę wszelkich form eksploatacji stref morskich UE; podkreśla, że brak naukowych dowodów nie powinien być zatem wykorzystywany jako usprawiedliwienie opóźniania działań zapobiegawczych;

137. zwraca uwagę, że w zielonej księdze pojawiają się wzmianki dotyczące możliwości użytecznych działań ze strony wojska, w tym poszukiwania i ratownictwa, usuwania skutków klęsk żywiołowych oraz obserwacji obszarów morskich; wyraża jednak ubolewanie, że nie wspomniano w niej o zniszczeniu środowiska, jakie może powodować aktywność wojskowa, taka jak próby broni, budowa baz marynarki i stosowanie

---

[1] Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (*Dz.U.* L 327 z 22.12.2000, str. 1) .

[2] Dyrektywa Rady 91/676/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. dotycząca ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego *(Dz.U. L 375 z 31.12.1991,* str. *1*).

[3] Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę 93/12/EWG *(Dz.U. L 121 z 11.5.1999,* str. *13*).

[4] Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa *(Dz.U. L 255 z 30.9.2005,* str. *11*).

podwodnych systemów sonarowych o wysokim natężeniu sygnału, mogących wywoływać szkodliwe skutki dla waleni, powodując ich głuchotę, uszkodzenie organów wewnętrznych i masowe wypływanie na brzeg, kończące się śmiercią; nalega w tym kontekście, aby działalność wojskowa została w pełni włączona do polityki morskiej i podlegała pełnej ocenie oddziaływania na środowisko i odpowiedzialności z tego tytułu.

138. wzywa Komisję i państwa członkowskie o włączenie do polityki morskiej kompleksowych prac badawczych nad amunicją i pozostałościami uzbrojenia z ostatnich wojen, zatopionymi w europejskich morzach oraz nad zagrożeniami wynikającymi z tego dla człowieka i środowiska, a także o zbadanie lub przeprowadzenie działań w celu zabezpieczenia i wydobycia z morza takich pozostałości;

139. wzywa do zwiększenia roli Wspólnoty w organizacjach międzynarodowych; podkreśla jednak, że Wspólnota nie może i nie powinna w tym zakresie reprezentować lub całkowicie zastępować państw członkowskich UE; podkreśla ponownie swoje wezwanie do Rady o ubieganie się o członkostwo UE w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);

140. podkreśla, że UE powinna aktywnie angażować się w zarządzanie obszarami morskimi na szczeblu międzynarodowym, aby wspierać równe warunki konkurencji w gospodarce morskiej, nie rezygnując z zamiaru zagwarantowania zrównoważonej pod względem środowiskowym działalności morskiej;

141. podkreśla wkład wdrażania i egzekwowania istniejących przepisów IMO, ILO i UE prowadzi do uczynienia sektora morskiego bezpieczniejszym, czystszym i ekonomicznie opłacalnym; przyjmuje z zadowoleniem wprowadzenie zmian do załącznika I i II do Konwencji MARPOL ze skutkiem od 01.01.2007 r.; wzywa państwa członkowskie UE do szybkiej ratyfikacji wszystkich ważnych konwencji IMO i ILO, w szczególności aneksu VI Konwencji MARPOL, Konwencji o olejach bunkrowych, międzynarodowej Konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach oraz konwencji SNS; proponuje przyjąć ratyfikację lub jej brak za kryterium do badania statków w ramach kontroli dokonywanych przez państwo portu***;***

142. zachęca państwa członkowskie i Komisję do czynnego udziału w dyskusjach pod auspicjami Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (IOPCF), mających na celu zwalczanie przewozów morskich niespełniających standardów, a w konsekwencji – promowanie żeglugi wysokiej jakości; podkreśla, że w perspektywie średnioterminowej należy rozważyć przegląd konwencji o odpowiedzialności cywilnej oraz Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami;

143. uważa, że EMSA, FRONTEX, Europejska Agencja Kontroli Rybołówstwa oraz Europejska Agencja Ochrony Środowiska dysponują różnymi instrumentami, które we właściwej kombinacji mogłyby skutecznie wspierać europejską politykę morską; dlatego usilnie wzywa Komisję, aby nie tylko usunęła przeszkody we współpracy tych agencji, lecz także sformalizowała ją w celu zagwarantowania: (1) bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego (w tym kontroli rybołówstwa), ochrony przed terroryzmem, piractwem i przestępstwami na morzu oraz nielegalnych, nieuregulowanych i nieraportowanych połowów (IUU); (2) skoordynowanych inspekcji połowów oraz jednakowego egzekwowania przepisów na poziomie unijnym przy zastosowaniu

jednakowych sankcji przez sądy państw członkowskich (3) ścisłej kontroli przestrzegania określonych szlaków morskich i wszczynania postępowań karnych w przypadku nielegalnych zrzutów ze statków; uznaje fakt, że żegluga przybrzeżna jest nadal uznawana w prawie za transport międzynarodowy, za przeszkodę w jej rozwoju; wobec tego wzywa Komisję do przedstawienia wniosku w sprawie włączenia żeglugi przybrzeżnej do europejskiego rynku wewnętrznego; podkreśla, że nie może on kolidować z konwencjami UNCLOS i IMO, dotyczących „swobody nawigacji" i „prawa nieszkodliwego przepływu" w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ) na wodach międzynarodowych (pełnym morzu);

144. oczekuje, że europejska polityka sąsiedztwa należycie uwzględni politykę morską Unii oraz potrzebę współpracy z naszymi państwami sąsiadującymi w dziedzinie środowiska, ochrony oraz bezpieczeństwa mórz i na morzach;

145. uważa, że połowy IUU są poważnym i rosnącym problemem powodując zarówno niszczenie cennych zasobów ryb, jak i nieuczciwą konkurencję między rybakami, którzy przestrzegają i tymi, którzy nie przestrzegają zasad; zauważa, że na niektórych łowiskach w UE połowy IUU stanowią znaczącą część wszystkich połowów; oczekuje, że nadchodzący komunikat i projekty legislacyjne Komisji zorientowane będą na zwalczanie połowów IUU i aktualizację Planu Działania UE z 2002 r.,

146. nalega na kontynuowanie w przyszłości zintegrowanego podejścia w polityce morskiej UE; podkreśla, że powinno ono obejmować jako niezbędne minimum regularne spotkania koordynacyjne właściwych członków Komisji Europejskiej, a także regularną publiczną wymianę poglądów z innymi zainteresowanymi podmiotami, np. w ramach konferencji odbywających się cyklicznie co dwa lata; wzywa przyszłe prezydencje Rady do włączenia tematu polityki morskiej do swych programów pracy; wzywa ponadto Komisję Europejską do sporządzania co roku wykazu wszystkich projektów związanych z tematyką morską, wspieranych ze środków UE.

o

o o

147. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także Europejskiemu Komitetowi Społeczno-Ekonomicznemu oraz Komitetowi Regionów.

UZASADNIENIE

Przedstawiając „przyszłą unijną politykę morską: europejska wizja oceanów i mórz”, Komisja Europejska pod wieloma względami wkroczyła na niezbadane obszary polityki. Odzwierciedleniem tego faktu jest choćby kontrowersyjna debata, tocząca się przez pół roku w Parlamencie Europejskim nad tym, która Komisja powinna być przedmiotowo właściwa dla tej sprawy. Pokazuje to, że zintegrowane, czy też holistyczne podejście, które próbuje przyjąć Komisja, polegające na wzajemnym powiązaniu ze sobą różnych dziedzin polityki, takich jak stocznie, transport morski, bezpieczeństwo statków i bezpieczeństwo morskie, turystyka, rybołówstwo, polityka portowa, środowisko morskie, badania, przemysł, planowanie przestrzenne itd., nie jest oczywiste. Rzut oka na podzielone kompetencje administracyjne i polityczne w zakresie polityki morskiej w państwach członkowskich pokazuje, jak trudno będzie przeforsować w praktyce zintegrowane podejście. Również poszczególne dyrekcje generalne Komisji publikują wnioski, które mimo zielonej księgi wydają się raczej partykularystyczne niż holistyczne.

Po wspomnianych początkowych trudnościach w Parlamencie Europejskim sprawozdawca (Komisja Transportu i Turystyki) oraz współsprawozdawcy (Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, Komisja Rybołówstwa, Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, Komisja Rozwoju Regionalnego) utworzyli grupę roboczą, aby już w trakcie opracowywania sprawozdań cząstkowych uzyskać możliwie największą zgodność przed wspólnym sprawozdaniem końcowym. W ten sposób, niezależnie od oficjalnej współpracy w komisji, możliwe było osiągnięcie nad wyraz dobrej współpracy. Dzięki temu można było m.in. przeprowadzić 20 marca 2007 r. zorganizowane wspólnie przez wszystkie zaangażowane komisje spotkanie z przedstawicielami i ekspertami różnych sektorów, przy udziale niemieckiej prezydencji w Radzie oraz następującej po niej portugalskiej prezydencji. W związku z tym niniejszy projekt sprawozdania zawiera już prawie wszystkie propozycje współsprawozdawców.

W sumie wydaje się, że zintegrowane podejście Komisji do polityki morskiej spotkało się z szeroką aprobatą państw członkowskich, odnośnych sektorów i regionów. Może to być także spowodowane faktem, że poziom abstrakcji poszczególnych obszarów polityki jest stosunkowo wysoki, unika się określania zobowiązań, a w wątpliwych przypadkach wyjściem z sytuacji jest użycie trybu przypuszczającego.

Podczas określania konkretnych strategii politycznych okaże się, czy ogólna aprobata zielonej księgi w dalszym ciągu się utrzyma. Podejście Rady lub państw członkowskich do decyzji Parlamentu w sprawie siedmiu inicjatyw ustawodawczych pakietu „Erika III”, które zostały w zielonej księdze wyraźnie określone jako ważny element europejskiego bezpieczeństwa statków i bezpieczeństwa morskiego, pokaże, na ile poważnie myśli się o przyszłej polityce morskiej.

Sprawozdawca proponuje zatem, aby zawrzeć w opinii Parlamentu Europejskiego szereg wymogów pod adresem Komisji, ale także państw członkowskich. Wymagania te dotyczą zarówno silniejszego wspierania wszystkich dziedzin gospodarki morskiej, od badań morskich po innowację, jak i zobowiązań na rzecz większej równowagi.

W transporcie morskim sprawozdawca widzi istotny filar europejskiej gospodarki. Celem europejskiej polityki morskiej musi być pozbawienie go ciężaru biurokracji oraz wspieranie. Ze względu na stosunkowo mniejszą szkodliwość dla środowiska transport morski wyraźnie

przewyższa transport drogowy i powietrzny.

Niemniej jednak transport morski nie jest „czysty” – zupełnie pomijając głośne wypadki, wywiera znaczny uboczny wpływ w postaci zanieczyszczenia środowiska spalinami, legalnym i nielegalnym odprowadzaniem oleju i chemikaliów. Należy podjąć działania, aby transport drogą morską stał się bardziej przyjazny dla środowiska i klimatu.

W zielonej księdze krótko wspomniano o polityce dotyczącej klimatu. Sprawozdawca i współsprawozdawcy są zdania, że przyszła polityka morska powinna zwrócić szczególną uwagę na zmiany klimatyczne i ich zwalczanie. Następujące zagadnienia muszą w przyszłości w większym stopniu określać program europejskiej polityki: handel emisjami w transporcie morskim, wykorzystanie do napędzania statków energii odnawialnych, takich jak energia wiatrowa i słoneczna, zaopatrywanie statków w porcie w energię z lądu, przybrzeżna energia wiatrowa i inne.

Sprawozdawca nie widzi w tych działaniach przeszkody dla przemysłu europejskiego, wręcz przeciwnie – przemysł europejski ma przyszłość jedynie wtedy, gdy jest innowacyjny. Prawie niemożliwe jest produkowanie w Europie standardowych wyrobów po konkurencyjnych cenach, zwłaszcza w budownictwie okrętowym.

Unia Europejska ma szansę objąć przewodnią rolę w innowacyjnej i zrównoważonej polityce morskiej. Warunkiem wstępnym jest wspólnotowa wola państw członkowskich. Parlament Europejski powinien w przyszłości oceniać każdą prezydencję w Radzie pod względem postępów w europejskiej polityce morskiej.

10.5.2007

OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz (2006/2299(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Satu Hassi

(*) **Ściślejsza współpraca między komisjami** – Artykuł 47 Regulaminu

KRÓTKIE UZASADNIENIE

Zielona księga dotycząca przyszłej unijnej polityki morskiej jest bardzo pożądanym dokumentem, ponieważ, jak podkreślono, istnieje:

„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.” (str. 5).

Najwyższy czas, aby Komisja podjęła inicjatywę i spróbowała opracować skoordynowaną i spójną politykę morską.

Oprócz częstego podkreślania, do jakiego stopnia środowisko morskie zostało zniszczone, księga zawiera także inne ważne uwagi, z którymi zgadza się sprawozdawca komisji opiniodawczej:

- pogorszenie stanu środowiska morskiego zmniejsza potencjał zatrudnienia;

- każda polityka Unii Europejskiej powinna być opracowywana w kontekście międzynarodowym;

- rozwój i wprowadzanie nowych technologii dla zapewnienia zrównoważonego charakteru środowiska naturalnego może prowadzić do wzrostu liczby miejsc pracy i możliwości

wywozowych;

- dane dotyczące wykorzystywania środowiska morskiego są niskiej jakości (brak danych, dane dla poszczególnych państw członkowskich nie są porównywalne itp.) i dlatego zaproponowano pewne ulepszenia.

Istnieje pilna potrzeba stworzenia systemu planowania przestrzennego dla działalności związanej z morzem, opartego na podejściu ekosystemowym, wprowadzającego w razie potrzeby ograniczenia dla tej działalności (patrz str. 37).

Zgodnie z księgą polityka morska ma być oparta na dwóch filarach – strategii lizbońskiej i Strategii tematycznej na rzecz ochrony i zachowania środowiska morskiego. Sprawozdawca komisji opiniodawczej uznaje, że pogodzenie wymogów wzrostu gospodarczego i zachowania środowiska naturalnego może być trudne, ale uważa, że zbyt duży nacisk na krótkoterminowe korzyści związane ze wzrostem gospodarczym może w dłuższym okresie prowadzić do znacznych szkód, zarówno dla środowiska, jak i dla gospodarki. Z księgi jasno wynika, że Komisja dostrzega potencjał wzrostu gospodarczego wynikający z zaangażowania w ochronę środowiska morskiego. W tym kontekście zostały wymienione: energia pochodząca z morza, czystsze formy transportu morskiego, budowa statków i inne technologie zapewniające równowagę środowiska naturalnego.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej wzywa Komisję do dopilnowania, by dyrektywa w sprawie strategii morskiej, która jest legislacyjną podstawą zaangażowania UE w ochronę środowiska morskiego, nie została osłabiona podczas jej ostatecznego przyjęcia ani też wskutek dyskusji nad polityką morską. Szczególnie istotne jest utrzymanie zawartej w niej definicji dobrego stanu ochrony środowiska, jak również nakłanianie państw członkowskich, do pełnego stosowania pozostałego prawodawstwa dotyczącego środowiska naturalnego, tzn. dyrektywy siedliskowej, Natury 2000 i innych.

Zmiany klimatyczne mają tak podstawowe znaczenie zarówno dla UE, jak i dla reszty świata, że unijna kampania dotycząca ograniczenia emisji musi stać się jednym z priorytetów. Transport we wszystkich formach (powietrzny, drogowy, morski) ma coraz większy udział w całkowitej emisji gazów cieplarnianych i Komisja powinna bezzwłocznie opracować propozycje dotyczące jej ograniczenia, co przyniosłoby dodatkowe korzyści w zakresie zatrudnienia poprzez rozwój fachowej wiedzy technologicznej, potrzebnej w innych krajach.

Zwraca uwagę brak w księdze jednego tematu. Wojsko zostało wymienione jedynie w kontekście jego potencjalnego pozytywnego wkładu w politykę morską poprzez poszukiwanie i ratownictwo, egzekwowanie prawa itp. Nie wspomniano o niszczeniu środowiska naturalnego przez instalacje wojskowe państw członkowskich i przez ich działalność. Wzmianka o tym niedopatrzeniu powinna pojawić się w rezolucji.

WSKAZÓWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

2. przypomina rezolucję z dnia 14 listopada 2006 r. w sprawie Strategii tematycznej na rzecz ochrony i zachowania środowiska morskiego[1], a przede wszystkim przypomina o konieczności:

   - uznania za nadrzędny cel UE zrównoważonego korzystania z obszarów morskich i zachowania ekosystemów morskich, w tym zdecydowanej polityki UE w dziedzinie ochrony tych obszarów, zapobiegającej dalszej utracie różnorodności biologicznej oraz degradacji środowiska morskiego;

   - uwzględnienia powszechnie obowiązującej w UE definicji dobrego stanu środowiska;

   - przedkładania regularnych ocen środowiska morskiego przez Europejską Agencję Środowiska, co wiązałoby się z koniecznością poprawy krajowych systemów gromadzenia i wymiany danych oraz sprawozdawczości;

   - uznania znaczenia wcześniejszych konsultacji, koordynacji i współpracy z sąsiednimi państwami w przyjęciu i wdrożeniu przyszłej dyrektywy w sprawie strategii morskiej (COM(2005)0505 – C6-0346/2005 – 2005/0211(COD)), co Parlament podkreślał już w swoim stanowisku z dnia 14 listopada 2006 r.[2];

2. uważa, że zdrowe środowisko morskie stanowi podstawę zrównoważonego rozwoju sektora żeglugi morskiej w UE i przypomina, że UE zobowiązała się włączyć aspekty środowiskowe do wszystkich obszarów polityki Wspólnoty;

3. podkreśla, że czyste środowisko morskie, w którym występuje różnorodność biologiczna wystarczająca dla zagwarantowania właściwego funkcjonowania wchodzących w jego skład ekosystemów, jest dla Europy niezwykle ważne; podkreśla również, że wartość obszarów morskich jako takich oznacza, że korzyści płynące z dobrego stanu środowiska morskiego w UE daleko wykraczają poza potencjalne zyski ekonomiczne czerpane z eksploatacji poszczególnych części obszarów morskich, wód przybrzeżnych i dorzeczy oraz że w związku z tym ochrona, a w wielu przypadkach również odbudowa środowiska morskiego UE, jest nieodzowna;

4. przypomina zasadę podejścia ekosystemowego do zarządzania działalnością człowieka, stanowiącą jeden z głównych elementów strategii tematycznej dla środowiska morskiego; nalega, aby zasadę tę stosować także w odniesieniu do polityki morskiej;

5. wyraża zatem przekonanie, że odnawialne zasoby środowiska morskiego mogą i powinny być wykorzystywane w sposób zrównoważony, tak aby ich eksploatacja i wynikające

[1] P6_TA(2006)0486.
[2] P6_TA(2006)0482.

z niej korzyści ekonomiczne były bardziej długotrwałe; podkreśla zatem potrzebę, aby różne odnośne dziedziny polityki były dostosowane do wymogów zdrowego środowiska morskiego; wzywa w związku z tym do większego stosowania morskich i przybrzeżnych elektrowni wiatrowych w celu wykorzystania ich potencjału z punktu widzenia polityki zatrudnienia i gospodarczej;

6. podkreśla, że morskie i przybrzeżne elektrownie wiatrowe mają bardzo istotny potencjał rozwoju i mogłyby wnieść znaczący wkład w ochronę klimatu i dlatego wzywa Komisję do podjęcia działań poprzez ustanowienie sekcji lub jednostki koordynującej ds. energii wiatrowej oraz do zainicjowania planu działań w dziedzinie energii wiatrowej;

7. z całą mocą podkreśla, że kryteria wybrane w celu określenia dobrego stanu środowiska muszą być wystarczająco dalekosiężne, ponieważ owe wskaźniki jakości będą prawdopodobnie stanowiły na długi czas punkt odniesienia dla programów działań;

8. uważa również, że należy szybko podjąć środki mające na celu poprawę jakości wody i z tego względu wyraża zaniepokojenie z powodu rozszerzonego harmonogramu zaproponowanego we wniosku dotyczącym dyrektywy w sprawie strategii morskiej;

9. z tego względu uważa, że szczególnie ważne jest skoordynowanie harmonogramu opracowania planów działania w zakresie strategii morskiej z ważnymi programami na szczeblu UE, takimi jak fundusze strukturalne UE, w celu uzyskania możliwie jak największych korzyści z koordynacji z istniejącymi programami; uważa dlatego, że plany działań powinny zostać opracowane najpóźniej do 2012 r. w celu ułatwienia koordynacji z opracowywaniem programów strukturalnych od 2014 r.; podkreśla, że koordynacja z funduszem rolnym UE (EFRROW) ma szczególne znaczenie dla tych regionów, w których rolnictwo odpowiedzialne jest za znaczną część zrzutów do morza;

10. nalega na przyspieszenie wdrażania sieci morskich obszarów chronionych;

11. zaniepokojony oddziaływaniem zmian klimatycznych na ekosystemy morskie, nawet w najbardziej pozytywnych scenariuszach ochrony klimatu, wzywa do należytego uwzględnienia dodatkowej wrażliwości środowiska morskiego na inne czynniki związane z tym oddziaływaniem; podkreśla, że należy bezzwłocznie stworzyć skuteczne środki ograniczania emisji gazów cieplarnianych z działalności morskiej, takie jak włączenie transportu morskiego do handlu uprawnieniami do emisji oraz większe wykorzystanie energii odnawialnych do napędu statków;

12. uważa, że można uzyskać znaczne zmniejszenie tlenków azotu i cząstek stałych, jeżeli zapewnione zostanie zaopatrzenie statków w energię z lądu na czas ich postoju w porcie i wzywa z tego względu Komisję do wsparcia odpowiednich działań;

13. wyraża zaniepokojenie sprawozdaniami, które sugerują, że emisje dwutlenku węgla do morza są wyższe niż pierwotnie sądzono, stanowiąc do 5% globalnych emisji, i mogą wzrosnąć aż o 75% w ciągu kolejnych 15-20 lat, o ile nie podejmie się działań dla odwrócenia tego trendu; zauważa, że emisje gazów cieplarnianych z łodzi rybackich są znaczne; odnotowując brak postępów IMO w tej kwestii, pomimo mandatu udzielonego w protokole z Kioto dziesięć lat temu, nalega, aby Komisja zaproponowała ustawodawstwo w celu skutecznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do morza

oraz aby UE podjęła zdecydowane działania w celu objęcia sektora morskiego międzynarodowymi konwencjami klimatycznymi;

14. zwraca uwagę, że większość zanieczyszczeń w środowisku morskim pochodzi ze źródeł lądowych, w tym m.in. z odpływów pochodzenia rolniczego i z emisji przemysłowych, które wywierają szczególnie szkodliwy wpływ na morza zamknięte i półzamknięte; podkreśla, że UE powinna zwracać szczególną uwagę na powyższe dziedziny i powinna podejmować działania zmierzające do ograniczenia dalszych zanieczyszczeń i zapobiegania im; uważa ponadto, że w tym celu można z powodzeniem zastosować nową technologię globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES);

15. zauważając, że emisje substancji zanieczyszczających powietrze pochodzących ze statków przewyższą w dającej się przewidzieć przyszłości substancje pochodzące ze źródeł lądowych, przypomina swój wniosek, w kontekście strategii tematycznej dotyczącej jakości powietrza, aby Komisja i państwa członkowskie podjęły pilne kroki w celu redukcji emisji z sektora okrętowego oraz aby Komisja przedstawiła wnioski w zakresie:

    - ustanowienia norm emisji NO_x dla statków korzystających z portów UE;

    - wyznaczenia Morza Śródziemnego i północno-wschodniego Atlantyku jako obszarów kontroli emisji siarki (SECA) w ramach konwencji MARPOL;

    - obniżenia maksymalnej dopuszczalnej zawartości siarki w paliwach okrętowych stosowanych przez okręty pasażerskie na obszarach SECA z 1,5% do 0,5%;

    - wprowadzenia środków fiskalnych, takich jak podatki i opłaty od emisji SO_2 i NO_x przez statki;

    - zachęcania do wprowadzenia zróżnicowanych opłat portowych i kanałowych korzystnych dla okrętów o niskich emisjach SO_2 i NO_x;

    - zachęcania statków do pobierania energii elektrycznej z lądu podczas postoju w porcie;

    - dyrektywy UE w sprawie jakości paliw okrętowych;

16. z zaniepokojeniem zauważa, że Morze Bałtyckie jest obecnie jednym z najbardziej zanieczyszczonych mórz na świecie i przypomina Komisji swe wcześniejsze wezwanie do sporządzenia zalecenia w sprawie strategii UE dla Bałtyku, w którym zaproponowane zostaną działania mające na celu poprawę stanu środowiska w Morzu Bałtyckim, a w szczególności zmniejszenie eutrofizacji Bałtyku i zapobieżenie emisjom ropy naftowej oraz innych toksycznych i szkodliwych substancji do morza; przypomina, że istniejące instrumenty współpracy, takie jak programy INTERREG powinny być obszernie wykorzystywane przy realizacji projektów międzyregionalnych na rzecz poprawy stanu środowiska na Bałtyku;

17. podkreśla konieczność nasilenia wysiłków na rzecz rozwoju innowacji naukowych i technologicznych w dziedzinie badań morza, także poprzez zwiększenie finansowania

wspólnych europejskich programów badawczych;

18. jest przekonany, że czyste środowisko morskie ma kluczowe znaczenie dla gatunków morskich, zarówno ryb komercyjnych, jak i innych niepodlegających eksploatacji, oraz że odnowienie zubożonych stad ryb zależy od ograniczenia zanieczyszczeń morskich oraz zmniejszenia nakładów połowowych; jest zdania, że aby uchronić mączkę rybną stosowaną w UE przed skażeniem, należy koniecznie ograniczyć zanieczyszczanie środowiska morskiego;

19. jest zdania, że pełne i terminowe wdrożenie całego unijnego prawodawstwa dotyczącego ochrony środowiska (m.in. ramowej dyrektywy wodnej[1], dyrektywy siedliskowej[2] i dyrektywy ptasiej[3], dyrektywy w sprawie azotanów[4], dyrektywy w sprawie zawartości siarki w paliwach okrętowych[5], dyrektywy w sprawie sankcji za zanieczyszczenia pochodzące ze statków[6]) jest niezbędne dla utrzymania jakości środowiska morskiego oraz że Komisja powinna zastosować wszelkie środki nacisku, aby skłonić państwa członkowskie do tego, w tym w razie potrzeby środki prawne;

20. zwraca uwagę na niekiedy katastrofalny wpływ organizmów egzotycznych na ekosystem morski i przyznaje, że obce gatunki inwazyjne stanowią istotne zagrożenie dla różnorodności biologicznej mórz; zwraca się do Komisji o pilne podjęcie kroków w celu zapobiegania przenoszeniu organizmów w wodach balastowych i wprowadzenie skutecznych kontroli dotyczących zrzucania wód balastowych do wód UE;

21. w kontekście poprawy egzekwowania unijnego prawodawstwa dotyczącego ochrony środowiska oraz zapobiegania jego zanieczyszczaniu przypomina skierowany już do Komisji wniosek o sporządzenie studium wykonalności utworzenia europejskiej straży przybrzeżnej;

22. uznaje, że dobre zarządzanie zasobami środowiska morskiego wymaga solidnej podstawy informacyjnej; podkreśla zatem znaczenie rzetelnej wiedzy naukowej o środowisku morskim dla wsparcia podejmowania efektywnych kosztowo decyzji i unikania środków, które nie dodają wartości; nalega zatem, aby na badania morskie zwrócono szczególną uwagę podczas przyznawania środków, tak aby umożliwić dokonanie zrównoważonych i skutecznych usprawnień w dziedzinie ochrony środowiska;

23. wyraża przekonanie, że zasada ostrożności zapisana w art. 174 ust. 2 Traktatu WE powinna służyć za podstawę wszelkich form eksploatacji stref morskich UE; podkreśla,

---

[1] *Dz.U.* L 327 z 22.12.2000, str. 1 (dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej).
[2] *Dz.U. L 206 z 22.7.1992,* str. *7* (dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).
[3] *Dz.U. L 103 z 25.4.1979,* str. *1 (*dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa).
[4] *Dz.U. L 375 z 31.12.1991,* str. *1 (*dyrektywa Rady 91/676/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. dotycząca ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego).
[5] *Dz.U. L 121 z 11.5.1999,* str. *13 (*dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę 93/12/EWG).
[6] *Dz.U. L 255 z 30.9.2005,* str. *11 (*dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa).

że brak naukowych dowodów nie powinien być zatem wykorzystywany jako usprawiedliwienie opóźniania działań zapobiegawczych;

24. jest zdania, że idea społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw nie jest szczególnie przydatna w kontekście ochrony środowiska morskiego, w porównaniu do prawodawstwa, i że z tego względu odpowiednia podstawa prawna powinna nadal stanowić fundament wspólnotowego programu ochrony środowiska, który mogłyby uzupełniać dobrowolne działania przedsiębiorstw pragnących dać dowód odpowiedzialnego postępowania;

25. podkreśla, że UE powinna aktywnie angażować się w zarządzanie obszarami morskimi na szczeblu międzynarodowym, aby wspierać równe warunki konkurencji w gospodarce morskiej, nie rezygnując z zamiaru zagwarantowania zrównoważonej pod względem środowiskowym działalności morskiej;

26. uznaje znaczenie strefy przybrzeżnej dla rozwoju odnawialnych źródeł energii, które stanowią podstawową i nieodłączną część starań Unii na rzecz zwalczania zmian klimatycznych na świecie; podkreśla, że konieczne będzie zatem dokonanie odpowiedniego podziału na strefy do celów morskiego planowania przestrzennego, umożliwiającego rozwój instalacji wykorzystujących energię wiatrową, energię pływów morskich i inne rodzaje energii, tak aby ograniczyć możliwość konfliktów z innymi użytkownikami środowiska morskiego i uniknąć degradacji środowiska naturalnego, uwzględniając przy tym wyniki ocen oddziaływania na środowisko (EIA); z zadowoleniem przyjmuje szerokie możliwości, jakie zapewnia rosnący sektor energii ze źródeł odnawialnych dla tworzenia miejsc pracy i fachowej wiedzy technicznej w UE;

27. potwierdza swoje stanowisko z dnia 14 listopada 2006 r. dotyczące dyrektywy w sprawie strategii morskiej, w szczególności w kwestii zakazów i/lub kryteriów dotyczących systematycznych/celowych zrzutów wszelkich ciał stałych, cieczy lub gazów w słup wodny, do dna morskiego/podłoża; ponadto jest zdania, że składowanie dwutlenku węgla na dnie morskim i w podłożu powinno wymagać zezwolenia na mocy prawa międzynarodowego, wcześniejszej oceny oddziaływania na środowisko naturalne zgodnie z dyrektywą Rady 85/337/EWG[1] oraz odpowiednimi konwencjami międzynarodowymi, a także stałego monitorowania i kontroli;

28. uznaje, że aby strategia morska stanowiła „ekologiczny filar" polityki morskiej, należy zapewnić pełną komplementarność dziedzin polityki dla zagwarantowania zgodności z podejściem UE; uznaje, że składowanie dwutlenku węgla w strukturach geologicznych pod dnem morskim mogłoby stanowić część wachlarza środków na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, i zwraca się o ustanowienie jasnych ram legislacyjnych i regulacyjnych w celu wykorzystania tej technologii;

29. podkreśla, że planowanie wszelkiej zabudowy wzdłuż długiego wybrzeża Wspólnoty, w postaci zabudowy miejskiej, instalacji przemysłowych, portów i przystani, obiektów rekreacyjnych itp., powinno być prowadzone z uwzględnieniem skutków zmian klimatycznych i związanego z nimi podnoszenia się poziomu mórz i oceanów, a także

[1] Dz.U. *L 175 z 5.7.1985, str. 40 (*dyrektywa Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne).

zwiększonej częstotliwości i siły sztormów oraz wysokości fal; zaznacza, że żadne nowe instalacje jądrowe nie powinny być budowane na obszarach przybrzeżnych;

30. jest zdania, że koncepcja klastrów mogłaby mieć korzystne skutki dla środowiska morskiego pod warunkiem, że ochrona siedlisk, kontrola zanieczyszczeń i inne technologie ochrony środowiska zostaną włączone do ich projektowania i realizacji, począwszy od fazy planowania; zwraca uwagę, że wymiana najlepszych technologii w zakresie ochrony środowiska i lepsza (ponadnarodowa) współpraca między portami, a także efektywniejsze wykorzystanie przepustowości wolnych portów powinno być ważnym elementem koncepcji klastrów;

31. z zadowoleniem przyjmuje uznanie przez Komisję, że „wszechstronny system planowania przestrzennego" jest konieczny dla zapewnienia stabilnego środowiska prawnego oraz prawnie wiążącej podstawy podejmowania decyzji; jest zdania, że podstawowym kryterium efektywnego, opartego na ekosystemach planowania przestrzennego powinno być organizowanie działalności w taki sposób, aby utrzymać działania szkodliwe dla środowiska z dala od obszarów wrażliwych pod względem ekologicznym i wykorzystywanie zasobów we wszystkich innych regionach w sposób zrównoważony ekologicznie; w tym kontekście nalega na wykorzystanie instrumentu strategicznej oceny środowiska[1];

32. zaznacza jednak, że jednym z głównych celów zarządzania strefą przybrzeżną powinna być ochrona środowiska morskiego, a nie wyznaczanie kilku wydzielonych obszarów jako symbolu ochrony, szczególnie w świetle zalecenia 2002/413/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego wdrożenia zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi w Europie[2];

33. w tym kontekście zgadza się z Komisją, że istnieje naturalna granica dla działalności ludzkiej w postaci gęstości zaludnienia i działalności przemysłowej, jakie mogą występować w strefach przybrzeżnych bez poważnego i prawdopodobnie nieodwracalnego zniszczenia środowiska; popiera zatem pogląd Komisji, zgodnie z którym konieczne jest kompleksowe badanie pozwalające lepiej określić tę granicę oraz sporządzić odpowiednie prognozy i plany;

34. zauważa, że osiągnięcie dobrego stanu ochrony środowiska wymaga też, aby działalność człowieka prowadzona poza obszarami wrażliwymi pod względem ekologicznym była ściśle regulowana, tak aby zminimalizować ewentualny negatywny wpływ na środowisko morskie;

35. popiera wyrażony w zielonej księdze pogląd, zgodnie z którym z danymi dotyczącymi stanu środowiska morskiego oraz działalności tam prowadzonej lub oddziaływającej na to środowisko wiążą się znaczne i poważne problemy; wyraża w związku z tym poparcie dla apelu o istotne usprawnienie programów gromadzenia danych, sporządzania map i obserwacji, śledzenia statków itp. na tych obszarach, przy udziale państw członkowskich, konwencji morskich, Komisji i innych organów wspólnotowych, takich jak Europejska

[1] *Dz.U. L 197 z 21.7.2001, str. 30 (*dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko).
[2] Dz.U. L 148, z 6.6.2002, str. 24.

Agencja Środowiska i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego; podkreśla znaczenie wymiany najlepszych praktyk na szczeblu krajowym, regionalnym i europejskim;

36. zwraca uwagę, że w zielonej księdze pojawiają się wzmianki dotyczące możliwości użytecznych działań ze strony wojska, w tym poszukiwania i ratownictwa, usuwania skutków klęsk żywiołowych oraz obserwacji obszarów morskich; wyraża jednak ubolewanie, że nie wspomniano w niej o zniszczeniu środowiska, jakie może powodować aktywność wojskowa, taka jak próby broni, budowa baz marynarki i stosowanie podwodnych systemów sonarowych o wysokim natężeniu sygnału, mogących wywoływać szkodliwe skutki dla waleni, powodując ich głuchotę, uszkodzenie organów wewnętrznych i masowe wypływanie na brzeg, kończące się śmiercią; nalega w tym kontekście, aby działalność wojskowa została w pełni włączona do polityki morskiej i podlegała pełnej ocenie oddziaływania na środowisko i odpowiedzialności z tego tytułu.

PROCEDURA

Tytuł	Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz
Numer procedury	2006/2299(INI)
Komisja przedmiotowo właściwa	TRAN
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 14.12.2006
Ściślejsza współpraca	14.12.2006
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	**Satu Hassi** 23.1.2007
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	21.3.2007
Data zatwierdzenia wskazówek	8.5.2007
Wynik głosowania końcowego	za: 41 przeciw: 0 wstrzymujących się: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Jill Evans, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Klaß, Urszula Krupa, Marie-Noëlle Lienemann, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morţun, Roberto Musacchio, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Kathy Sinnott, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Christofer Fjellner, Adam Gierek, Alojz Peterle, Andres Tarand
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...

4.5.2007

OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII

dla Komisji Transportu i Turystyki

W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz (2006/2299(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Jorgo Chatzimarkakis

KRÓTKIE UZASADNIENIE

Można postrzegać Europę jako wielki półwysep otoczony oceanami i nawodniony wieloma rzekami i kanałami. Słowa nie mogą oddać znaczenia mórz i oceanów, będących naturalnym, nie w pełni wykorzystywanym zasobem, mającym różnorodne zastosowania i związanym z różnymi rodzajami działalności gospodarczej. Podczas gdy potencjał morskiego wymiaru Europy jest niezaprzeczalny, dotychczasowe strategie polityczne UE w zakresie transportu i przemysłu morskiego, regionów przybrzeżnych, energetyki morskiej, rybołówstwa i środowiska morskiego były niekompletne, a czasami nawet sprzeczne. Olbrzymie znaczenie ma zatem rozwój wszechstronnej polityki morskiej ukierunkowanej na wzmocnienie europejskiej gospodarki morskiej w zrównoważony sposób. Zielona księga zapowiada zbadanie niewykorzystanych synergii i stworzenie nowej wizji zarządzania naszymi oceanami.

Branże przemysłu morskiego i usługi morskie obejmują szeroką paletę sektorowej działalności gospodarczej – od budownictwa okrętowego i portów przez akwakulturę aż do wykorzystania energetyki morskiej. Ogólnie szacuje się, że działalność morska wytwarza od 3 do 5% europejskiego produktu krajowego brutto, dając zatrudnienie ponad 3 milionom osób.

Europejskie klastry morskie odniosły olbrzymi sukces i przodują na rynku światowym. Europejskie stocznie są liderami na rynku światowym pod względem obrotów oraz innowacyjnych produktów i technologii. Europa kontroluje 40% światowej floty handlowej oraz dominujące międzynarodowe usługi żeglugi liniowej. Mając 35% udziału w rynku światowym, Europa jest również światowym liderem w przemyśle produkującym sprzęt morski – na wysoce konkurencyjnym i opartym na wiedzy rynku.

Morza również odgrywają znaczącą rolę w dostarczaniu energii i oferują interesujące możliwości wytwarzania energii odnawialnej, ponieważ przybrzeżna energia wiatrowa, prądy oceaniczne, fale i ruchy pływowe stanowią bogate źródła energii.

Biotechnologię morską uważa się za jeden z najbardziej fascynujących sektorów powstających technologii, mający ogromny potencjał cennego wkładu w niemal wszystkie sektory przemysłu, od opieki zdrowotnej po bioremediację i od kosmetyków po nutraceutyki, z algami włącznie.

Do sektorów o największym potencjale wzrostu należą: żegluga pasażerska, energia odnawialna, telekomunikacja podmorska i biotechnologia morska. Potencjalne możliwości biznesowe wymagają dalszych wysiłków badawczo-rozwojowych. Aby sprostać konkurencji na skalę światową, przemysł europejski musi opierać się na wiedzy. Potrzeba zatem wykwalifikowanej siły roboczej i ciągłych innowacji. Za kluczowy element uznaje się innowacyjne rozwiązania informacyjno-komunikacyjne, od gromadzenia i wykorzystywania danych morskich po działalność portową (projekt Galileo oraz inicjatywa globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa GMES).

UE musi osiągnąć światową pozycję w polityce morskiej, zarówno w sektorze badań, jak i w innych dziedzinach. Dotychczasowa polityka UE jest niekompletna, a Unia nie mówi jednym głosem. Musimy odnieść sukces, zwłaszcza że reszta świata oczekuje od nas, że zajmiemy pozycję na arenie światowej.

WSKAZÓWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. wyraża zdecydowane zadowolenie z rozwoju wszechstronnej europejskiej polityki morskiej ukierunkowanej na wzmocnienie unijnej gospodarki morskiej w zrównoważony sposób;

2. jest zdania, że unijny przemysł stoczniowy i przemysł produkujący sprzęt morski zdołały zachować konkurencyjność, inwestując w innowacyjne produkty i technologie oraz tworząc oparte na wiedzy rynki niszowe; uważa, że europejska strategia morska powinna stworzyć odpowiednie warunki pozwalające na utrzymanie czołowej pozycji UE na tych rynkach, między innymi poprzez wspieranie rozwoju mechanizmów transferu technologii morskich;

3. podkreśla znaczenie wysoko kwalifikowanej siły roboczej dla utrzymania konkurencyjności zintegrowanego europejskiego sektora morskiego i w związku z tym wzywa Komisję do promowania atrakcyjności zawodów morskich oraz do podjęcia środków zmierzających do eliminacji istniejących braków fachowej siły roboczej;

4. wzywa Komisję, aby wspierała poprzez interwencje na szczeblu WTO europejski przemysł stoczniowy, który jest nieustannie narażony na nieuczciwą konkurencję ze strony azjatyckich budowniczych statków;

5. zwraca uwagę, że Europa jest popularnym regionem turystyki jachtowej, rejsowej i podwodnej; zachęca regiony nadmorskie do inwestowania w infrastrukturę morską i inną powiązaną infrastrukturę, aby czerpać korzyści z tych rozwijających się rynków,

zapewniając ochronę siedlisk, gatunków i ekosystemów morskich jako takich; wzywa Komisję, aby pomogła w ustanowieniu zharmonizowanych norm dotyczących obiektów i wyposażenia technicznego w celu zapewnienia wysokiej jakości usług w całej UE;

6. uważa, że nowa polityka morska Unii Europejskiej powinna także skupiać się na ochronie i promowaniu morskich zasobów archeologicznych;

7. uważa, że system nawigacji satelitarnej Galileo i system globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES) stanowią ogromny potencjał dla sektora morskiego; zachęca Komisję, aby silniej wspierała stosowanie tych systemów w ramach strategii morskiej;

8. zważywszy na niezwykle dynamiczny rozwój zakładów odsalania wody morskiej, które odprowadzają do morza tony solanki i innych produktów, uważa, że Komisja powinna przeprowadzić badania dotyczące wpływu tych zakładów na plankton i dno morza oraz na zmiany i mutacje zachodzące w ekosystemie;

9. wskazuje na znaczenie technologii informacji i komunikacji w logistyce portowej; uważa, że nowe wnioski legislacyjne, np. dotyczące identyfikacji radiowej (RFID), powinny zmierzać do nadania impulsu tym technologiom; wzywa Komisję do ustanowienia obowiązujących w całej UE norm informacyjno-komunikacyjnych dla wszystkich portów unijnych oraz do objęcia przewodniej roli w negocjacjach w sprawie ustalenia międzynarodowych standardów technologicznych;

10. zważywszy, że ocean to złożony system, który trudno objąć w całości poprzez bezpośrednią obserwację, wzywa Komisję do wspierania harmonizacji zbierania danych i ich wymiany między państwami członkowskimi poprzez utworzenie „europejskiej sieci obserwacji i informacji na temat morza”; zauważa, że wdrażanie polityki UE, na przykład ramowej dyrektywy wodnej, sieci Natura 2000 i innych, również wymagać będzie utworzenia skoordynowanych sieci obserwacji;

11. biorąc pod uwagę ogromne znaczenie transportu wodnego – zarówno na rynku wewnętrznym, jak i z partnerami handlowymi Unii – uważa, że nowa strategia morska UE powinna zawierać strategię portową;

12. uznaje, że składowanie dwutlenku węgla w strukturach geologicznych pod dnem morza to ważny element wachlarza środków mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych; wzywa do opracowania jasnych ram prawnych i regulacyjnych dla wykorzystania tej technologii;

13. dostrzega ogromny potencjał na rzecz ograniczenia stosowania paliw kopalnych oraz redukcji emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu morskiego, między innymi poprzez wspieranie stosowania biopaliw oraz dalszych badań nad nimi, a także wzmożonego wykorzystania energii wiatru do napędzania statków; podkreśla jednak potrzebę obowiązkowej certyfikacji biopaliw w zakresie ochrony środowiska i norm socjalnych, a także niekwestionowaną przewagę ich wpływu na klimat przez cały cykl życia oraz ich bilansu dwutlenku węgla;

14. podkreśla rolę, jaką zwłaszcza w regionach przybrzeżnych w Europie może odgrywać

energia wiatru, prądów morskich, fal i pływów – zarówno w odniesieniu do zaopatrzenia w energię, jak i rozwoju gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy;

15. uznaje, że dzięki solidnej wiedzy naukowej o środowisku morskim i jego charakterystyce możliwe są innowacyjne rozwiązania wysokiej jakości, przyjazne dla środowiska i opłacalne gospodarczo; dlatego też nalega, by badaniom naukowym na temat morza nadawano szczególne znaczenie i odpowiednią rangę, na przykład przeznaczając na nie większe środki;

16. podkreśla znaczenie opracowania europejskiej strategii badania i przewidywania skutków zmian klimatycznych, obejmującej środowisko morskie i strefy przybrzeżne, w celu zapobiegania gospodarczym i środowiskowym konsekwencjom tych zmian dla wspomnianych obszarów lub łagodzenia tychże konsekwencji;

17. podkreśla ogromny potencjał rozwoju przybrzeżnej energii wiatrowej, który może w znacznym stopniu przyczynić się do uniezależnienia się Europy od importu energii oraz do ochrony klimatu; pełne czerpanie z tego potencjału wymaga jednak jeszcze ogromnych wysiłków, dlatego wzywa Komisję do opracowania planu działania w sprawie przybrzeżnej energii wiatrowej, tak aby uwzględnić skuteczne europejskie podejście do technologii związanej z tą energią, a także przyśpieszyć rozwój sieci i przedstawić perspektywy dotyczące sposobu uzyskania do roku 2020 przynajmniej 50 gigawatów mocy zainstalowanej; w związku z tym oczekuje przede wszystkim realizacji kompleksowego podejścia (ang. „one stop shop") oraz promowania inteligentnej infrastruktury sieci związanej z przybrzeżną energią wiatrową; przyjmuje z zadowoleniem zalecenie Komisji, aby opracować europejski plan strategiczny na rzecz technologii energetycznej, oraz domaga się skoncentrowania wysiłków na rozwoju przybrzeżnej energii wiatrowej na dużą skalę;

18. uważa, że błękitna biotechnologia jest jedną z najbardziej obiecujących technologii nadchodzących dziesięcioleci, posiadającą wiele możliwości zastosowania w farmaceutykach, kosmetykach, przemyśle spożywczym i remediacji środowiska; uważa, że należy zwiększyć wysiłki badawcze w tej dziedzinie oraz że możliwe jest osiągnięcie większej synergii poprzez lepszą koordynację prac badawczych państw członkowskich na tym polu;

19. podkreśla możliwość nadania europejskiego wymiaru badaniom morza i rozwojowi w tej dziedzinie poprzez umacnianie inicjatyw polegających na tworzeniu sieci uniwersytetów, publicznych ośrodków badawczych i uczelni technicznych, w tym poprzez opracowywanie wspólnych programów i wymiany studentów i badaczy zajmujących się tą dziedziną, w celu utworzenia sieci „europejskich instytutów badań morza";

20. uważa, że Unia powinna ustanowić normy środowiska i bezpieczeństwa dla statków demontowanych na obszarze podlegającym jej jurysdykcji oraz dążyć do harmonizacji międzynarodowych norm w tym zakresie;

21. uważa, że w sektorze transportu należy zawrzeć szczegółowe cele dotyczące bezpieczeństwa i jakości, zarówno w odniesieniu do ludzi, jak i do środowiska; wyraża przekonanie, że szczególnie ważne dla zapewnienia postępu w realizacji tych celów są badania naukowe dotyczące sprawdzonych technologii, a także szkolenie kadry;

22. wzywa Komisję do kompleksowego zbadania wszystkich aspektów wpływu transportu morskiego na środowisko, począwszy od jakości dostępnego paliwa, a skończywszy na emisji zanieczyszczeń i wyciekach ze statków, oraz do zaproponowania środków na rzecz trwałego rozwoju żeglugi;

23. uznaje, że morskie planowanie przestrzenne ma decydujące znaczenie dla właściwej koordynacji różnorodnej działalności prowadzonej w środowisku morskim; uważa, że Komisja powinna objąć przewodnią rolę w tej koordynacji;

24. zważywszy, że skuteczne zintegrowane zarządzanie strefami przybrzeżnymi to warunek konieczny dla powodzenia kompleksowej polityki morskiej, uważa za niezbędne zintensyfikowanie interdyscyplinarnych badań naukowych w dziedzinie zarządzania strefami przybrzeżnymi i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich oraz zwiększenie zaangażowania zainteresowanych stron, aby rozwój działalności naukowej w tej dziedzinie był jak najbardziej przejrzysty, oparty na uzgodnieniach i uczestnictwie.

PROCEDURA

Tytuł	W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz
Numer procedury	2006/2299(INI)
Komisja przedmiotowo właściwa	TRAN
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 14.12.2006
Ściślejsza współpraca - data ogłoszenia na posiedzeniu	0.0.0000
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Jorgo Chatzimarkakis 4.10.2006
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	28.2.2007 26.3.2007 3.5.2007
Data zatwierdzenia wskazówek	3.5.2007
Wynik głosowania końcowego	za: 39 przeciw: 0 wstrzymujących się: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Šarūnas Birutis, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Silvia Ciornei, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Pia Elda Locatelli, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Ivo Belet, Philip Dimitrov Dimitrov, Robert Goebbels, Satu Hassi, Eija-Riitta Korhola, Erika Mann, John Purvis, Hannes Swoboda, Silvia-Adriana Ţicău
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Zuzana Roithová
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	

11.5.2007

OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz (2006/2299(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Yiannakis Matsis

WSKAZÓWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. podkreśla fakt, że turystyka, w przypadku gdy jest rozwijana w rozsądny sposób, stanowi trwałe źródło dochodu dla gospodarek lokalnych, zapewniając ochronę oraz poprawę środowiska naturalnego, a także wspieranie i ochronę aspektów kulturowych, historycznych i środowiskowych, a także rzemiosła i zrównoważonej turystyki morskiej; z tego względu wzywa przede wszystkim do inwestowania w infrastrukturę turystyczną związaną z żeglarstwem, nurkowaniem i rejsami oraz do ochrony i promowania skarbów archeologii morskiej;

2. wzywa Komisję i państwa członkowskie do poparcia tradycyjnej działalności gospodarczej, która nie przynosi szkody ekosystemom morskim, podnosi wartość lokalnych produktów i jest realną alternatywą w przypadku sektorów, w których większy nacisk kładzie się na konkurencyjność;

3. wzywa państwa członkowskie do lepszego wykorzystania funduszy strukturalnych i funduszu spójności do dalszego rozwoju usług transportu mieszanego w portach, aby usprawnić połączenia transportu lądowego z wodnym oraz podnieść wydajność energetyczną i zmniejszyć emisje CO_2, które pochodzą z europejskiego systemu transportu;

4. zachęca Komisję do podjęcia specjalnych, popartych naukowo statystycznych badań środowiskowych i społeczno-ekonomicznych, a także innych badań dotyczących regionów morskich, w celu umożliwienia monitorowania i kontrolowania skutków rozwoju działalności gospodarczej na tych obszarach;

5. podkreśla znaczenie w całokształcie polityki morskiej opracowania i wdrażania polityki w zakresie zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną (ICZM), obejmującą wielorakie wykorzystanie stref przybrzeżnych oraz ich wpływ na politykę rozwoju; wzywa w związku z powyższym do większej harmonizacji odpowiednich krajowych przepisów z prawem wspólnotowym;

6. wzywa Komisję i Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu do bliskiej współpracy w celu wspierania przyjmowania przepisów regulujących działalność portową, rybołówstwo, ochronę ekosystemów morskich i dziedzictwa morskiego, zanieczyszczenie, zdalne systemy kontroli i nawigacji satelitarnej, które można wykorzystać również w krajach trzecich jako pomoc w zrównoważonym wykorzystaniu zasobów oceanów oraz dla zmniejszenia nieuczciwej konkurencji na szczeblu światowym;

7. wzywa regiony i państwa członkowskie do wykorzystania instrumentów polityki spójności, aby osiągnąć dalszą integrację w dziedzinie polityki morskiej i przybrzeżnej, promować przedsiębiorczość i zakładać MŚP, pomagając w ten sposób pokonać problem sezonowego zatrudnienia w tych regionach; wzywa w szczególności do utworzenia sieci regionów doskonałości morskiej w ramach celu europejskiej współpracy terytorialnej;

8. wzywa do powołania Organizacji Zarządzania Obszarami Morskimi (MMOs) w każdym nadmorskim państwie członkowskim, aby umożliwić sprawniejsze zarządzanie, mając na uwadze znaczną liczbę organów rządowych i innych podmiotów mających bezpośredni wkład w zarządzanie obszarami morskim;

9. wzywa do opracowania wszelkich niezbędnych i odpowiednich środków w celu zapobiegania i zarządzania ryzykiem powstawania szkód w strefach przybrzeżnych wskutek katastrof naturalnych (tj. powodzi, erozji, sztormów, tsunami, wybuchów wulkanów, cyklonów) i konsekwencji zmian klimatycznych, takich jak podnoszenie się poziomu mórz i oceanów, susza, pustynnienie i brak wód głębinowych, uwzględniając przy tym różne potrzeby w zakresie ochrony poszczególnych regionów przybrzeżnych w UE i zapewniając, aby budowa nadbrzeżnych fortyfikacji obronnych nie wykraczała poza działania konieczne, tak aby nie powodować niepotrzebnych szkód dla środowiska; podkreśla ponadto potrzebę przyjęcia środków na szczeblu światowym i wspólnotowym w celu zajęcia się zagrożeniami dla europejskich ekosystemów przybrzeżnych powstałymi w wyniku wspomnianych zjawisk naturalnych oraz różnych rodzajów działalności człowieka, takiej jak budowa domów i dróg, obiektów turystycznych oraz ośrodków gospodarczych i przemysłowych;

10. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania i zwiększenia partnerstwa między uczelniami i ich placówkami badawczymi z jednej strony a podmiotami gospodarczymi z drugiej, aby opracowywać strategie i praktyczne projekty służące zwiększeniu zrównoważonego wzrostu i zatrudnienia w różnych obszarach nadmorskich klastrów;

11. podkreśla fakt, że wszechstronny system planowania przestrzennego jest konieczny dla zapewnienia stabilnego otoczenia prawnego, tak aby planowanie wszelkiej zabudowy wzdłuż długiego wybrzeża Wspólnoty, a także w głąb lądu, uwzględniało skutki zmian klimatycznych i stosowało podejście, którego podstawą jest ekosystem; odnotowuje w szczególności, że działalność człowieka prowadzona poza obszarami wrażliwymi pod względem ekologicznym, która może zaszkodzić środowisku morskiemu, była ściśle

regulowana, tak aby zminimalizować ewentualny negatywny wpływ;

12. podkreśla znaczenie wkładu, jaki może wnieść unijna polityka spójności, dzięki określonemu w niej celowi „europejskiej współpracy terytorialnej", tworzenie sieci regionów przybrzeżnych, wysp i innych najbardziej oddalonych regionów, a także europejska polityka sąsiedztwa do holistycznej polityki morskiej, poprzez wymianę najlepszych praktyk i wspieranie wspólnych strategii w zakresie konkurencyjności tych regionów; wzywa również do uwzględnienia systemu najlepszych praktyk w rozwoju inicjatyw międzyregionalnych;

13. wzywa do utworzenia europejskiej platformy morskiej, służącej wymianie i rozpowszechnianiu najlepszych praktyk między zainteresowanymi stronami na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, w szczególności w odniesieniu do regionalnych grup gospodarczych, tworzenia sieci badawczych, planowania przestrzennego i dobrego zarządzania; wzywa ponadto Komisję do utworzenia katalogu projektów w dziedzinie polityki morskiej, które są finansowane przez Wspólnotę, aby ułatwić promowanie i monitorowanie dobrych praktyk;

14. wzywa państwa członkowskie do podjęcia środków zmierzających do zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstw w regionach nadmorskich poprzez wspieranie badań, utworzenie ośrodków doskonałości w dziedzinie nauki o morzu oraz rozwój technologiczny i innowacje, a także poprzez wzmocnienie współpracy między przedsiębiorstwami (sieci, klastery, partnerzy publiczni) oraz świadczenie usług dodatkowych o wyższej jakości w celu zmniejszenia zależności tych regionów od znacznie ograniczonej (tradycyjnej) działalności gospodarczej;

15. domaga się, aby Komisja w większym stopniu uwzględniła szczególną sytuację regionów wyspiarskich w układaniu europejskiej polityki morskiej, zarówno jeśli chodzi o rekompensatę za ich naturalne utrudnienia, jak i maksymalne wykorzystanie ich położenia geograficznego, aby poprawić ich integrację z UE; wzywa do wdrożenia specjalnych programów i środków dla regionów wyspiarskich w celu poprawy infrastruktury portowej zapewniając im tym samym dostęp do rynków kontynentalnych;

16. zwraca uwagę na kluczową rolę, jaką powinny odgrywać najbardziej oddalone regiony w opracowaniu i wdrażaniu przyszłej europejskiej strategii morskiej, pamiętając o ich położeniu geograficznym i ich rozległej wiedzy na temat morza; odnotowuje, w szczególności, znaczący wkład, jaki mogą wnieść regiony najbardziej oddalone w promowanie idei „Europy mórz" na innych kontynentach;

17. zwraca uwagę na potrzebę wyważonej strategii dla regionów nadmorskich uwzględniającej zarówno środowisko jak i gospodarkę, jako że oba te aspekty są równie istotne dla zrównoważonego rozwoju i warunków życia w tych regionach; podkreśla zatem potrzebę równowagi między wspólnotową strategią dla obszarów morskich i nadmorskich; wzywa Komisję do utrzymania tej równowagi;

18. podkreśla znaczenie w rozwoju holistycznej polityki morskiej obszarów śródlądowych oraz interakcji pomiędzy obszarami śródlądowymi, drogami wodnymi i rzekami a obszarami przybrzeżnymi i morzem;

19. zachęca do rozwoju nowych sieci służących do wdrażania projektów i działań w formie partnerstwa pomiędzy sektorem prywatnym, organizacjami pozarządowymi, władzami lokalnymi i regionami, w celu nadania większej dynamiki, pobudzenia innowacji oraz zwiększenia efektywności, a także poprawy jakości życia w obszarach przybrzeżnych;

20. zwraca uwagę na potrzebę wspierania i wzmożenia wysiłków podejmowanych na rzecz opracowania europejskiej polityki badań morskich, która byłaby spójna z aktualną międzynarodową polityką morską, mając również na uwadze ochronę środowiska oraz kluczowe znaczenie morza nie tylko dla UE lecz także dla społeczności międzynarodowej;

21. podkreśla potrzebę zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej w regionach przybrzeżnych i wyspiarskich oraz wdrożenia odpowiednich środków, w szczególności w dziedzinie transportu morskiego, energii, zapewnienia odpowiednich zasobów wody oraz ochrony wrażliwego środowiska obszarów przybrzeżnych i wysp;

22. podkreśla potrzebę zastąpienia tradycyjnych technologii technologiami przyjaznymi dla środowiska i wzywa Komisję oraz państwa członkowskie do udzielenia zachęt finansowych i/lub ulg podatkowych oraz wsparcia, wykorzystując innowacyjne programy badawcze sprzyjające takiej zmianie i ułatwiające ją;

23. zachęca placówki badawcze w całej Europie do współpracy badawczej w zakresie innowacyjnych nowych technologii budowy silników statków; zauważa, że ta współpraca powinna uwzględniać ochronę środowiska, a w szczególności zwalczanie zanieczyszczeń morza i brzegu morskiego oraz niszczenie ekosystemów; wzywa ponadto do utworzenia sieci europejskich instytutów badawczych z zakresu oceanografii w celu dalszego wspierania wspólnych europejskich badań morskich, co uczyniłoby z Unii Europejskiej światowego lidera w tej dziedzinie;

24. zachęca do utworzenia nieformalnej „grupy zadaniowej" składającej się z Komisji Europejskiej i zainteresowanych podmiotów działających w tej dziedzinie, której zadaniem będzie nadzorowanie zrównoważonej współpracy morskiej w dziedzinie europejskich mórz i przygotowanie bardziej ambitnych projektów, które mają zostać zrealizowane po 2013 r.;

25. podkreśla potrzebę zrównoważonego rozwoju regionów nadmorskich, wysp i regionów najbardziej oddalonych, tak aby również dla przyszłych pokoleń były atrakcyjnymi miejscami zamieszkania, pracy i dokonywania inwestycji poprzez poprawę dostępności i wewnętrznej infrastruktury transportowej, a w szczególności poprzez wprowadzenie większej elastyczności w zapewnianiu wsparcia finansowego na rzecz wewnętrznego transportu; ze względu na oddziaływanie sezonowych zmian demograficznych zwraca uwagę na potrzebę przyjęcia środków, zgodnie z zasadą pomocniczości, w celu poprawy jakości usług użyteczności publicznej (zdrowie, edukacja, woda i energia, informacje, technologie komunikacyjne, usługi pocztowe, oczyszczanie ścieków i przetwarzanie odpadów);

26. wzywa Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na malejącą liczbę i starzenie się obywateli Unii zatrudnionych w sektorach mających związek z morzem; uważa, że należy podjąć dalsze działania w celu promowania szkole i programów uczenia się przez całe

życie dla tych pracowników;

27. podkreśla potrzebę poprawy rejestrowania danych dotyczących morza poprzez wsparcie propozycji utworzenia Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska Morskiego (z ang. EMODN), która połączy istniejące i nowe dane na temat morza, umożliwiając w ten sposób długotrwały nadzór oraz wysokiej jakości proces oceny ryzyka;

28. podkreśla, że w ramach holistycznej polityki morskiej powinno się nawiązywać stosunki zewnętrzne, w szczególności z najbliżej położonymi krajami trzecimi, w odpowiedzi na wysiłki zmierzające do zarządzania obszarami morza poza wodami Europy, oraz w odpowiedzi na międzynarodowe procesy regulacyjne mające wpływ na krajową politykę państw członkowskich;

29. utrzymuje, że europejska współpraca terytorialna odgrywa ważną rolę, w kontekście tworzenia regionalnych ośrodków badawczych, we wspólnym zarządzaniu wodą i zasobami wodnymi w ujściach rzek, w zarządzaniu zasobami energii, gruntami, brzegiem morskim, w utrzymaniu bezpieczeństwa oraz w promowaniu rozwoju społecznego i planowania strategicznego w różnych sektorach wchodzących w skład klastrów morskich; uważa, że powyższa strategia powinna być realizowana z pełnym wykorzystaniem potencjału Europejskiej Polityki Sąsiedztwa;

30. nalega, aby przyszła polityka morska Unii uwzględniała zobowiązania państw członkowskich podjęte w ramach międzynarodowych traktatów (tzn. Konwencji o ochronie środowiska morskiego w północno-wschodnim Atlantyku – z ang. OSPAR) i stosowała lub zwiększała możliwe zobowiązania w przyszłych ramach UE;

31. wzywa Komisję do rozważenia przeniesienia środków anulowanych zgodnie z zasadą N+2 lub N+3 na interwencje finansowe w ramach przyszłej polityki morskiej UE, w szczególności na rzecz poprawy jakości życia w regionach nadmorskich, środowiska morskiego i lokalnego zatrudnienia w przemyśle morskim;

32. podkreśla potrzebę przeprowadzenia badań naukowych dotyczących współdziałania różnych części ekosystemu morskiego i wpływu zmian klimatycznych i wykorzystywania przez człowieka zasobów naturalnych na tę interakcję;

33. popiera wszelkie inicjatywy i działania podjęte przez agencję FRONTEX; zachęca również, biorąc pod uwagę właściwości każdej z wysp, do zwiększonej i bliższej koordynacji i współpracy pomiędzy wyspami w celu skuteczniejszego przeciwstawiania się i zwalczania nielegalnej migracji i handlu narkotykami;

34. wzywa Komisję do zbadania potrzeby utworzenia europejskiego organu ds. ochrony wybrzeża, który wspierałby regiony wyspiarskie i przybrzeżne oraz państwa członkowskie w kontroli zewnętrznych granic UE; wzywa Komisję do zbadania możliwości udziału europejskiego organu ds. ochrony wybrzeża w zwalczaniu nielegalnych i nieuregulowanych połowów na morzach Unii Europejskiej;

35. wzywa państwa członkowskie, aby w swojej polityce edukacji i szkoleń kładły nacisk na zrozumienie i docenianie dziedzictwa morskiego oraz zachęca do zatrudniania na stanowiskach i w zawodach związanych z morzem; wzywa również do dostosowania

edukacji do konkretnych potrzeb organizacji znajdujących się w obrębie klastrów morskich;

36. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia odpowiedniego zaangażowania się władz lokalnych i regionalnych we wdrażanie zintegrowanej polityki morskiej i zarządzanie regionami przybrzeżnymi; wzywa również do wsparcia regionalnych sieci tematycznych zajmujących się rozwojem wspólnych projektów w dziedzinach transportu, infrastruktury, ochrony środowiska, koordynacji rybołówstwa i współpracy handlowej;

37. wzywa Komisję do określenia najlepszej metody wdrożenia planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi, kładąc nacisk na szczególną sytuację wysp;

PROCEDURA

Tytuł	Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz
Numer procedury	2006/2299(INI)
Komisja przedmiotowo właściwa	TRAN
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	REGI 14.12.2006
Ściślejsza współpraca	
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Yiannakis Matsis **6**.11.2006
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	12.4.2007
Data zatwierdzenia wskazówek	2.5.2007
Wynik głosowania końcowego	za: 42 przeciw: 1 wstrzymujących się: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Alfonso Andria, Stavros Arnaoutakis, Jean Marie Beaupuy, Rolf Berend, Antonio De Blasio, Vasile Dîncu, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Gábor Harangozó, Marian Harkin, Jim Higgins, Alain Hutchinson, Gisela Kallenbach, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Constanze Angela Krehl, Mario Mantovani, Miguel Angel Martínez Martínez, Yiannakis Matsis, Miroslav Mikolášik, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Elisabeth Schroedter, Stefan Sofianski, Grażyna Staniszewska, Oldřich Vlasák, Vladimír Železný
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Bastiaan Belder, Silvia Ciornei, Brigitte Douay, Den Dover, Riitta Myller, Zita Pleštinská, Christa Prets, Miloslav Ransdorf, Richard Seeber, László Surján, Károly Ferenc Szabó
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Véronique De Keyser, Henrik Lax, Samuli Pohjamo
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	

22.5.2007

OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz (2006/2299(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Struan Stevenson

WSKAZÓWKI

Komisja Rybołówstwa zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

A. mając na uwadze fakt, że koordynacja w pewnych sektorach związanych z morzem jest sprawą kluczową, aby w pełni wykorzystać cały potencjał morskich interesów UE,

B. mając na uwadze, że stosowanie Strategii Lizbońskiej do polityki morskiej dotyczy nie tylko celów związanych z podnoszeniem konkurencyjności, lecz także musi mieć wpływ na inne filary strategii, takie jak tworzenie bardziej trwałych i lepszej jakości miejsc pracy w sektorze morskim w Unii Europejskiej,

C. mając na uwadze, że rybołówstwo jest silnie regulowanym sektorem gospodarki, przez co powinny być prowadzone działania gwarantujące, że przepisy przełożą się na dobre praktyki i pozytywne wyniki; mając na uwadze, że, aby zagwarantować jego zrównoważony charakter konieczne jest uwzględnienie wielu różnych czynników oddziałujących na stan zasobów rybnych, takich jak zmiany klimatyczne, drapieżniki, zanieczyszczenie, wykonywanie odwiertów i wydobycie ropy naftowej i gazu, morskie elektrownie wiatrowe czy wydobywanie piasku i żwiru,

D. mając na uwadze, że za dwadzieścia lat sektor rybacki UE ulegnie przeobrażeniu z powodu zewnętrznych czynników takich jak zmiany klimatyczne, a także z powodu działań ludzkich oraz mając na uwadze, że skutki tych zmian są już widoczne w przypadku dorsza z Morza Północnego, uważa że skuteczne stawienie czoła przyczynom zmian klimatycznych jest sprawą najwyższej wagi,

E. mając na uwadze, że podstawowym celem europejskiej polityki morskiej powinno być maksymalne i trwałe podniesienie jakości życia osób, które mieszkają w rejonach

przybrzeżnych lub których życie związane jest z morzem, oraz mając na uwadze, że realizacja powyższego wymaga polityk uwzględniających specyficzne potrzeby społeczności przybrzeżnych i problemy, z jakimi społeczności te borykają się, oraz w rzeczywisty sposób równoważących aspekty gospodarcze, społeczne i związane ze środowiskiem naturalnym trwałego rozwoju,

F. mając na uwadze, że przy wprowadzaniu Europejskiej Polityki Morskiej pełna uwaga zwrócona musi zostać na zasadę pomocniczości, ze szczególnym uwzględnieniem konstytucyjnych, prawnych i administracyjnych struktur działających w poszczególnych państwach członkowskich,

1. wzywa każde nadmorskie państwo członkowskie do rozpatrzenia środków umożliwiających sprawniejsze zarządzanie, zważywszy na znaczną liczbę różnych organów rządowych, dyrekcji generalnych Komisji Europejskiej i innych organów, w tym władz lokalnych i regionalnych, mających bezpośredni wkład w zarządzanie obszarami morskimi; cenna rola doradcza Regionalnych Komitetów Doradczych (RAC) powinna także zostać uznana, a z komitetami tymi powinno się przeprowadzać konsultacje na temat zarządzania obszarami morskimi;

2. uważa, że - podczas gdy wiele aspektów polityki morskiej jest lepiej koordynowanych na poziomie Unii Europejskiej - specyficzne wdrażanie środków zarządzania w rybołówstwie i innych dziedzinach polityki morskiej odbywa się na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, a zatem wszelka europejska polityka morska w przyszłości musi być stosowana na poziomie Unii Europejskiej tam, gdzie jest to bardziej wskazane, przy pełnym poszanowaniu opinii i interesów osób należących do europejskich społeczności zamieszkujących wybrzeża;

3. wzywa do stworzenia europejskiej sieci badań morskich, która zachęcać będzie do wymiany informacji między europejskimi sektorami i organami zajmującymi się badaniami i która umożliwi Unii Europejskiej zachowanie wiodącej pozycji w zakresie innowacji i znajomości środowiska morskiego;

4. uwzględniając fakt, że sektor morski jest jednym z niewielu, w których zasada „zanieczyszczający płaci” nie jest stosowana, uważa, że gałęzie przemysłu generujące ścieki, wydobywające piasek i żwir oraz koncerny produkujące energię z wykorzystaniem morza powinny wnosić opłaty do funduszu UE przeznaczonego na ochronę wszystkich ekosystemów i różnorodności morskiej, a w szczególności na ponowne zarybianie i zachowanie zasobów rybnych;

5. mając na uwadze, że wznoszenie konstrukcji chroniących przed naporem morza w sytuacji podnoszenia się poziomu wód może prowadzić do utraty siedlisk oraz że samo podnoszenie się poziomu wód powoduje „nadbrzeżne kurczenie się” słonych moczarów i przybrzeżnych równin błotnych oraz erozję wydm piaskowych, które to tereny są doskonałymi siedliskami fauny i flory, wzywa do opracowania długookresowej strategii na rzecz utrzymania środków ochrony wybrzeży, ochrony przed podnoszeniem się poziomu mórz oraz zminimalizowania utraty siedlisk, przede wszystkim na wyspach;

6. stoi na stanowisku, że działalność rybacka również będzie musiała przyczynić się do utrzymania funkcjonujących społeczności przybrzeżnych poprzez zagwarantowanie

dostępu działającym na małą skalę w strefie przybrzeżnej podmiotom sektora rybackiego i wędkarzom łowiącym rekreacyjnie oraz że tego typu działania powinny sprzyjać turystyce, chronić bogate europejskie dziedzictwo przybrzeżne i wspomagać integrację europejskich społeczności przybrzeżnych;

7. odnotowuje problem niewielkiej liczby doświadczonych i dobrze wykształconych ekspertów, z jakim boryka się omawiany sektor; proponuje opracowanie specjalnych szkoleń dla kapitanów i załóg łodzi rybackich, aby zapewnić podstawowy poziom zrozumienia nauki oddziałującej na sektor gospodarki, w tym poprzez umożliwianie zrozumienia znaczenia zarządzania ochroną środowiska naturalnego i trwałego rozwoju jako pomocy w stopniowym rozwijaniu podejścia opartego na ekosystemie na rzecz skutecznego zarządzania rybołówstwem;

8. wzywa Komisję do opracowania planów przekwalifikowania zawodowego dla rybaków, zachęcając ich do kierowania się w stronę nowych praktyk, które promują wykorzystanie wiedzy związanej z pracą na morzu; wskazuje na sektor akwakultury przybrzeżnej i turystyki ekologicznej jako niektóre z możliwych rozwiązań;

9. wskazuje na znaczenie poprawy wizerunku sektora rybołówstwa, który nie cieszy się obecnie wysokim uznaniem; jest zdania, że poprawa bezpieczeństwa i higieny na statkach oraz uzyskanie lepszych płac i warunków dla załóg może zostać osiągnięte wyłącznie w ramach zrównoważonej i przynoszącej zyski gałęzi gospodarki oraz że należy przeznaczać więcej środków na cele badawcze i edukacyjne zmierzające do poszerzenia wiedzy i poprawy umiejętności;

10. zauważa, że stworzenie warunków zapewniających higienę, bezpieczeństwo i komfort osób pracujących w sektorze rybołówstwa- zarówno w przypadku rybaków, jak i pracowników sektorów związanych z rybołówstwem, - są kluczowym celem polityki na rzecz mórz i oceanów;

11. wzywa do utworzenia europejskiej sieci szkół dla osób zawodowo związanych z morzem, która byłaby ściśle związana z badania naukowymi w zakresie morza i promowałaby szkolenia dla wysoko wykwalifikowanych pracowników;

12. wyraża zaniepokojenie sytuacją, że pomimo gotowości sektora do zaakceptowania rozwijania podejścia ekosystemowego w zarządzaniu połowami, w wyniku dodatkowych ograniczeń mogących zaistnieć z powodu sieci Natura 2000 i innych potencjalnych morskich obszarów chronionych (MOC) nieograniczony dostęp i działania połowowe w tych obszarach mogą zostać zagrożone; stoi na stanowisku, że na morskich obszarach chronionych należy zezwolić na rozwijanie działań połowowych nieszkodliwych dla celów ochrony; uważa także, że w przypadku działalności związanej z rybołówstwem, która może być szkodliwa lub potencjalnie szkodliwa dla celów związanych z ochroną morskich obszarów chronionych (MOC), należy poczynić większe wysiłki, w tym związane z badaniami naukowymi i rozwojem, aby metody połowów stały się bardziej przyjazne dla środowiska w celu ułatwienia szerszego dostępu do tego rodzaju obszarów wszędzie tam, gdzie jest to uzasadnione;

13. zauważa jednak, że rybołówstwo będzie musiało zostać w przyszłości ograniczone w ramach podejścia ostrożnościowego, co zagwarantuje zachowanie zdrowych

ekosystemów i ochronę rzadkich, wrażliwych lub cennych gatunków i siedlisk oraz że będzie to nieuchronnie oznaczało silniejszą niż poprzednio ochronę przyrody, obejmującą sieć morskich obszarów chronionych na wodach UE utworzoną zgodnie z przepisami ustanowionymi w ramach Wspólnej Polityki Rybackiej (WPRyb), jak i zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi (ICZM), aby położyć kres niepotrzebnej degradacji siedlisk i gwałtownemu spadkowi bioróżnorodności;

14. podkreśla potrzebę nasilenia badań naukowych w zakresie interakcji między różnymi częściami ekosystemu morskiego oraz skutków zmian klimatycznych i eksploatacji zasobów naturalnych przez człowieka dla tego ekosystemu;

15. wzywa Komisję do należytego uwzględnienia pomyślnych doświadczeń w zarządzaniu połowami przez władze lokalne i regionalne w taki sposób, aby mogły one zostać zastosowane jako wzór w innych regionach, a szczególnie tych doświadczeń, które - tak jak w przypadku Azorów - przekładają się na zintegrowane i trwałe zarządzanie morzem poprzez zakaz używania nieselektywnych narzędzi rybackich, dostosowanie rozmiarów floty do dostępnych zasobów, planowanie w zakresie terenów przybrzeżnych, objęcie przepisami działalności turystycznej takiej jak obserwowanie waleni, sporządzenie planów zarządzania terenami należącymi do sieci Natura 2000 oraz utworzenie obszarów chronionych;

16. popiera zobowiązanie Unii Europejskiej podjęte na Szczycie Ziemi w 2002 r. i ponowione w niedawnym komunikacie Komisji (Wprowadzanie trwałego rozwoju w rybołówstwie UE poprzez maksymalnie zrównoważone odłowy) na rzecz odtworzenia populacji ryb do poziomów gwarantujących wypracowanie maksymalnie zrównoważonych odłowów do 2015 r. tam, gdzie będzie to możliwe; jest zdania, że najlepiej zrealizowane może to zostać poprzez unikanie wykorzystywania arbitralnych punktów odniesienia, które opierają się na zwykłym modelu matematycznym; uważa, że alternatywna interpretacja maksymalnie zrównoważonych odłowów - z wykorzystaniem koncepcji takiej jak maksymalizacja połowów kumulowanych poza wyznaczonym okresem czasu (najlepiej 10 lat) - może zaowocować realistycznym i możliwym do zastosowania sposobem na poprawę statusu rybołówstwa w Unii Europejskiej;

17. wzywa do większych starań na rzecz zakończenia skandalicznego problemu przyłowów i zrzutów, które są wynikiem systemu ogólnych dopuszczalnych połowów (TAC) i systemu kwot ustanowionych przez WPRyb; jest zdania, że rabunkowe w skutkach przyłowy morskich ssaków, ptaków i żółwi są odrażające i że konieczne jest ich zakończenie, dodatkowo uważa też, że szkody wyrządzone przez narzędzia połowowe na wrażliwych obszarach dna morskiego wymagają zapewnienia tym obszarom specjalnej ochrony; wskazuje, że zgubione w morzu sieci również prowadzą do niezamierzonych połowów („ghost-fishing”), które mogą znacząco uszczuplać zasoby rybne;

18. wzywa Komisję do podjęcia kroków na rzecz kontrolowania nielegalnych, nieregulowanych i nierejestrowanych (IUU) połowów, które odpowiedzialne są za wyczerpywanie się niezliczonych zasobów ważnych gatunków; podkreśla, że drastyczne zmniejszanie się liczebności tych gatunków w wyniku nielegalnych połowów będzie mogło mieć katastroficzne skutki dla zachowania ekosystemów morskich bezpośrednio lub pośrednio wpływając na inne, związane z rybołówstwem rodzaje działalności, takie

jak ekoturystyka wodna;

19. uważa, że jednym z ważnych sposobów na zmniejszenie odrzutów jest poprawa selektywności rybołówstwa poprzez modyfikację narzędzi i technik połowowych; uznaje, że współpraca i wiedza rybaków w tej dziedzinie jest kluczowa oraz że należy nagradzać rybaków, którzy wprowadzają innowacje w tym zakresie;

20. uważa, że połowy IUU są dużym i rosnącym problemem powodując zarówno niszczenie cennych zasobów ryb, jak i nieuczciwą konkurencję między rybakami, którzy przestrzegają i tymi, którzy nie przestrzegają zasad; zauważa, że na niektórych łowiskach w UE połowy IUU stanowią znaczącą część wszystkich połowów; oczekuje, że nadchodzący komunikat i projekty legislacyjne Komisji zorientowane będą na zwalczanie połowów IUU i aktualizację Planu Działania UE z 2002 r.,

21. wzywa Komisję do podjęcia działań w celu kontroli zanieczyszczenia (zanieczyszczenie środowiska morskiego) powstałego w wyniku spływu powierzchniowego z terenów rolniczych, ścieków komunalnych i przemysłowych lub odpadów, często plastikowych, które mogą spowodować zakrztuszenie u ssaków morskich, żółwi i ptaków; takie zanieczyszczenia stanowią rosnące zagrożenie, wywierające poważny wpływ na sektor rybołówstwa i turystyki, a także pogarszające jakość i stan produktów rybnych przeznaczonych do spożycia przez człowieka; jeżeli chodzi o statki oceaniczne, wzywa Komisję do nakłonienia państw członkowskich do wprowadzenia załącznika V konwencji MARPOL Międzynarodowej Organizacji Morskiej, który zakazuje wyrzucania plastikowych śmieci i popiołów pochodzących ze spalania plastiku do morza; wzywa Komisję do wprowadzenia poprawek do dyrektywy 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru w celu zwiększenia adekwatności i dostępności tego rodzaju urządzeń w UE oraz ostatecznego ograniczenia wyrzucania odpadów do morza;

22. wzywa do ograniczenia w przyszłości przewozu ropy i innego rodzaju toksycznego ładunku wyłącznie do ściśle wyznaczonych stref; uważa, że powinny istnieć stosowane przepisy regulujące działalność przewozową w tych strefach oraz że w przypadku wszelkiej działalności przewozowej powinna zostać zapewniona ochrona ważnych stref, przede wszystkim gdy strefy przewozu pokrywają się lub graniczą z obszarami zapisanymi w programie Natura 2000; uważa, że należy również zapewnić zgodność z dyrektywą w sprawie ochrony dzikich ptaków i dyrektywą siedliskową; transport drogą morską powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego i potencjalne zaburzenie równowagi ekosystemu z powodu wprowadzania obcych gatunków w zrzucanych wodach balastowych oraz wykorzystania substancji chemicznych w farbach zabezpieczających przed zanieczyszczeniami, które oddziałują na hormony ryb; inne znaczące źródło zagrożenia morskiego stanowią wycieki ropy;

23. wzywa Komisję do nakłonienia państw członkowskich do ratyfikowania międzynarodowych konwencji o wodzie balastowej i systemach zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki oraz do jednoczesnego przyczyniania się do skutecznego i praktycznego wdrażania konwencji MARPOL 73/78, które razem obejmują zagrożenia i wpływy obcych gatunków inwazyjnych, wody balastowej i farb zabezpieczających ze statków;

24. wyraża silne przekonanie, że istnieje pilna potrzeba promowania i stosowania

mapowania/programu planowania przestrzennego na wodach wspólnotowych w odpowiedzi na konieczność utrzymania zrównoważonego i reprezentatywnego z geograficznego punktu widzenia sektora rybołówstwa; utworzenie mapy stref idealnej lokalizacji na morzu dla elektrowni wiatrowych lub wytwarzania energii, bądź też do sekwestracji dwutlenku węgla, wydobycia piasku i żwiru lub akwakultury lub utworzenie mapy położenia chronionych stref morskich, w tym obszarów zapisanych w programie Natura 2000 i położenia innych narażonych siedlisk i gatunków prowadziłoby do skuteczniejszego i trwałego wykorzystania środowiska morskiego; aby umożliwić skuteczne planowanie przestrzenne, obszary działalności rybołówczej muszą zostać zapisane w formie mapy, a sporządzanie jej powinno zostać ułatwione poprzez poprawę i standaryzację dostępu do systemu kontroli statków i danych z ksiąg pokładowych we wszystkich państwach członkowskich; uważa, że decyzje dotyczące planowania w zakresie wód Wspólnoty powinny być podejmowane w pełnej konsultacji z sektorem rybołówstwa i bezpośrednio zaangażowanymi społecznościami;

25. podkreśla wagę rozwoju sektorów innych niż rybactwo, przy jednoczesnym wykorzenieniu złych praktyk, które byłyby zgodne z sektorem rybołówstwa, na przykład poprzez promowanie tworzenia platform wytwarzających energię lub platform dla turbin wiatrowych wspierających utrzymanie ekosystemu w doskonałym stanie, wspieranie tworzenia terenów tarła i rozwoju narybku gatunków morskich w strefie zakazu połowów;

26. wzywa do rozważnego planowania morskich instalacji wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych; istnieje wiele zagrożeń związanych z produkcją energii, których należy unikać; struktury mające na celu wykorzystanie energii z wiatru lub pływów morskich mogą wywrzeć wpływ na naturalne cykle zachodzące w dolnej warstwie morskiej; z powodu budowy zapór zmniejszających pływy, w dorzeczach może dojść do zaniku powstających między pływami obszarów pokarmowych dla ptaków; podobnie zmiana siły pływów może mieć wpływ na omułki wielkie, Limaria hians, skupiska mäerl, anemony i koralowce miękkie; przypomina, że niektóre regiony o wysokim potencjale energetycznym morza, jak ma to miejsce w przypadku regionów położonych daleko od kontynentu, nie są zdolne do czerpania korzyści, jakie dają transeuropejskie sieci energii z powodu oddalenia geograficznego;

27. w związku ze zmniejszaniem się zasobów ryb na świecie podkreśla rosnące znaczenie społeczno-gospodarcze hodowli ryb; wkrótce roczna sprzedaż produktów akwakultury na świecie będzie wyższa od połowów ryb żyjących w warunkach naturalnych; UE pozostaje liderem tego ekscytującego przedsięwzięcia i powinna walczyć o utrzymanie swej wiodącej pozycji, a także zachęcać do dalszego rozwoju w sposób zgodny z innymi zastosowaniami przybrzeżnymi i morskimi; znaczenie hodowli ryb dla społeczności peryferyjnych obszarów wiejskich, gdzie istnieje niewiele miejsc pracy, jest niezwykle wysokie; w kontekście zintegrowanego podejścia do zarządzania strefą przybrzeżną, jasno określone obszary, na których może zostać skupiona hodowla ryb, powinny być promowane, a promocja taka powinna wiązać się z uproszczonym systemem przepisów zachęcając do przedsiębiorczości i trwałego rozwoju; powinny być rozwijane nowe techniki w sektorze akwakultury umożliwiając lepsze zarządzanie jakością, zapewnienie identyfikowalności ryb w produkcji i łańcuchach wartości dodanej oraz ogólne uznanie hodowli ryb jako kluczowej części sektora morskiego;

28. zwraca uwagę na fakt, że niektóre praktyki związane z akwakulturą przyczyniają się do zmniejszania się niektórych zasobów; podkreśla, że połowy w środowisku morskim młodych osobników niektórych gatunków na tuczenie nie pozwala im na rozmnażanie się i zapewnianie równowagi biologicznej gatunków; uważa, że wysokie ceny, jakie niektóre z tych gatunków osiągają na niektórych rynkach światowych, są przyczyną całkowitego braku poszanowania dla potrzeb związanych z ochroną niektórych ekosystemów morskich;

29. podkreśla, że operacje wojskowe również wywierają wpływ na sektor rybołówstwa; obszary testowania broni są niedostępne dla rybactwa i innych form transportu morskiego, jednak stanowią ostoję dla różnorodności biologicznej; niemniej jednak wykorzystanie radarów o ultra-niskiej częstotliwości, w szczególności na statkach podwodnych, wywołuje poważne skutki dla ssaków morskich i innych zasobów rybnych i powinno być ściśle ograniczone do wyznaczonych obszarów;

30. zauważa, że trójwymiarowe mapowanie dna morskiego będzie miało ogromne znaczenie nie tylko dla przemysłu rybackiego, ale również dla sektora energetycznego, dla ekologów i jest w interesie obronności; wysoka wartość handlowa takich map jest oczywista i może pomóc w rozwiązaniu kwestii finansowania działań w tym zakresie; poprawa dostępu do danych w sektorze morskim pozwoliłaby na sporządzanie lepszych prognoz pogody i dostarczyłaby danych na temat przewidywanej wysokości fali;

31. wspiera utworzenie europejskiej straży przybrzeżnej; jest to niezbędne w celu rozwiązania problemu zanieczyszczenia wód morskich, nielegalnej imigracji i terroryzmu, jak również w celu zwalczania połowów IUU oraz podniesienia standardów bezpieczeństwa morskiego; nowa Agencja Kontroli Rybołówstwa w Vigo powinna koordynować działania wszystkich państw członkowskich posiadających dostęp do morza, aby zapewnić wspólne podejście do kontroli obszarów morskich; w całej UE powinny obowiązywać ujednolicone środki wykonawcze wraz z takimi samymi karami i sankcjami stosowanymi przez sądy państw członkowskich.

32. przypomina, że w art. 34 rezolucji z dnia 23 września 2003 r. w sprawie wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego w związku z zatonięciem tankowca Prestige[1] zwrócił się o utworzenie europejskiej straży wybrzeża, który to wniosek został niedawno wycofany (art. 19 rezolucji z dnia 15 lutego 2007 r. w sprawie stosowania planu działania UE na rzecz zwalczania nielegalnych, nierejestrowanych i nieregulowanych (IUU) połowów[2]); nalega, aby Komisja przedstawiła do końca roku konkretną propozycję w tym zakresie;

33. podkreśla konieczność monitorowania połowów w wodach międzynarodowych, gdyż dotyczą one także zasobów ryb w wyłącznych strefach ekonomicznych Unii Europejskiej;

---

[1] Dz.U. C 77 E z 26.3.2004, str. 76.
[2] P6_TA(2007)0044.

PROCEDURA

Tytuł	Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz
Numer procedury	2006/2299(INI)]
Komisja przedmiotowo właściwa	TRAN
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	PECH 14.12.2006
Ściślejsza współpraca	
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Struan Stevenson **21**.12.2006
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	25.1.2007 11.4.2007
Data zatwierdzenia	0.0.0000
Wynik głosowania końcowego	za: 18 przeciw: 2 wstrzymujących się: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Jim Allister, Alfonso Andria, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Marie-Hélène Aubert, Iles Braghetto, Niels Busk, Paulo Casaca, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Emanuel Jardim Fernandes, Carmen Fraga Estévez, Hélène Goudin, Pedro Guerreiro, Ian Hudghton, Heinz Kindermann, Rosa Miguélez Ramos, Philippe Morillon, Struan Stevenson, Catherine Stihler
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Raül Romeva i Rueda, Thomas Wise
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...

PROCEDURA

Tytuł	Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz
Numer procedury	2006/2299(INI)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia wydania zgody na posiedzeniu	TRAN 14.12.2006
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI ITRE PECH REGI 14.12.2006 14.12.2006 14.12.2006 14.12.2006
Opinia niewydana Data wydania decyzji	
Ściślejsza współpraca Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI PECH
Sprawozdawca(y) Data powołania	Willi Piecyk 21.9.2006
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	12.4.2007 7.5.2007 4.6.2007
Data przyjęcia	5.6.2007
Wynik głosowania końcowego	za: 38 przeciw: 3 wstrzymujących się: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Ţicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Markus Ferber, Pedro Guerreiro, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Corien Wortmann-Kool
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	
Data złożenia	15.6.2007
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	.