



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.9.2012 r.
COM(2012) 491 final

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Postęp w zakresie zintegrowanej polityki morskiej

{SWD(2012) 255 final}

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

Postęp w zakresie zintegrowanej polityki morskiej

1. WPROWADZENIE

Europejskie morza i oceany są bogatym i często niedocenianym źródłem innowacji, wzrostu i zatrudnienia. Zapewniają cenne usługi ekosystemowe i są źródłem zasobów, od których zależą wszelkie formy działalności związanej z morzem. Sformułowana w 2007 r. zintegrowana polityka morska od początku miała na celu umacnianie trwałego rozwoju europejskiej gospodarki morskiej oraz lepszą ochronę środowiska morskiego poprzez usprawnienie ponadsektorowej i międzynarodowej współpracy wszystkich podmiotów związanych z morzem.

Po pięciu latach klimat gospodarczy uległ radykalnej zmianie. Dzięki strategii „Europa 2020” UE stara się ponownie skierować europejską gospodarkę na ścieżkę zapewniającą miejsca pracy, konkurencyjność i spójność społeczną. Możliwości wzrostu związane z gospodarką morską są szansą, z której Europa jako kontynent morski musi skorzystać. Od 2009 r. w celu wzmocnienia konkurencyjności Europy UE podejmuje kluczowe inicjatywy we wszystkich obszarach polityki związanych z morzem. Poprzez unikanie powielania wydatków i wysiłków, a także dzięki wspieraniu trwałego wzrostu działań związanych z morzem zintegrowana polityka morska przyniosła wymierne korzyści europejskiej gospodarce i sektorom morskim w państwach członkowskich.

Europa przechodzi przez okres cięć wydatków publicznych, zatem uzyskanie maksymalnych efektów za pomocą ograniczonych środków jest kwestią zasadniczą. Współpraca sprawia, że operacje na morzu są bardziej efektywne kosztowo i przyczynia się do optymalizacji wykorzystywania danych. Ponieważ każdego dnia pojawiają się nowe sposoby wykorzystywania mórz, sprawą podstawową jest posiadanie przez państwa członkowskie stabilnych systemów planowania sprzyjających długoterminowym inwestycjom i wspierających transgraniczną spójność.

Inwestycje w badania naukowe muszą w pełni zdyskontować swój potencjał innowacyjny w gospodarce morskiej. Strategia UE w zakresie badań morza i wybrzeży pomogła osiągnąć ten cel. Dzięki dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej możemy w sposób zrównoważony gospodarować na naszych morzach i oceanach. Zrównoważenie jest wstępnym warunkiem rozwoju gospodarki morskiej i motorem zaawansowanych technologii, które wzmacniają konkurencyjność Europy w dłuższej perspektywie.

W 2009 r. Rada i Parlament Europejski przyjęły pierwsze sprawozdanie z wdrażania zintegrowanej polityki morskiej i poprosiły Komisję o przedłożenie kolejnego w 2012 r. W niniejszym sprawozdaniu, drugim z kolei, przedstawiono postępy w zakresie wdrażania zintegrowanej polityki morskiej oraz morskich strategii sektorowych w latach 2010–2012¹. Podkreślono w nim ich wkład w realizację celów strategii „Europa 2020”, przedstawiając konkretne osiągnięcia, które pomagają w kreowaniu wzrostu, wzmacniają efektywność wykorzystywania zasobów i oszczędzają środki publiczne.

¹ Szczegóły i odnośniki dotyczące każdej inicjatywy, o której mowa w niniejszym sprawozdaniu, można znaleźć w dokumencie towarzyszącym SWD(2012)255 final.

2. WKŁAD GOSPODARKI MORSKIEJ WE WZROST GOSPODARCZY I ZATRUDNIENIE

2.1. „Niebieski wzrost”

We wrześniu 2012 r. Komisja przyjęła komunikat pt. „Niebieski wzrost – szanse dla zrównoważonego wzrostu gospodarczego w sektorach morskich”. Jego celem jest zapoczątkowanie wspólnej inicjatywy na rzecz wyzwolenia potencjału „niebieskiej gospodarki”, w której uczestniczyłyby państwa członkowskie, regiony i wszystkie podmioty związane ze sferą morską.

Z badania podjętego w 2010 r. przez Komisję wynikało, że powszechnym wąskim gardłem jest brak właściwych umiejętności, dostępu do kapitału wysokiego ryzyka, rozdrobnienie danych morskich, wyzwania środowiskowe oraz trudność procesów planowania. W państwach członkowskich trwają działania mające na celu zaradzenie brakom umiejętności – na przykład poprzez wspieranie tworzenia klastrów skupiających podmioty ze sfery przedsiębiorczości i edukacji. Inicjatywy w ramach zintegrowanej polityki morskiej dotyczą kwestii z dziedziny danych i planowania. Niektóre sektory wymagają jednak bardziej ukierunkowanego podejścia. Zgodnie z tym pięć obszarów o potencjale wzrostowym – turystykę morską i nadmorską, energię odnawialną mórza i oceanów, morskie zasoby mineralne, akwakulturę i niebieską biotechnologię – poddano głębszej analizie w celu wskazania dodatkowych środków potrzebnych do intensyfikacji wzrostu i zwiększenia liczby miejsc pracy.

2.2. Transport morski

Usługi transportu morskiego są niezbędnym czynnikiem konkurencyjności gospodarki europejskiej na świecie. W 2011 r. Komisja przyjęła *białą księgę w sprawie transportu*. Charakteryzuje ona bliżej kierunki strategii transportu morskiego do 2018 r.: zdolność świadczenia opłacalnych morskich usług transportowych; długotrwałą konkurencyjność sektora żeglugowego UE oraz tworzenie płynnie dopasowanych multimodalnych łańcuchów przewozowych dla pasażerów i ładunków.

Po ogłoszeniu w 2009 r. komunikatu dotyczącego utworzenia *europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier* w 2010 r. weszła w życie dyrektywa w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do i/lub wychodzących z portów. Inicjatywa ta upraszcza i harmonizuje procedury administracyjne w celu zintensyfikowania wewnątrzunijnego transportu morskiego.

W 2011 r. Komisja zaproponowała nowe *wytyczne dla sieci TEN-T*, mające poszerzyć rolę autostrad morskich jako głównych europejskich korytarzy transportowych. Dzięki wieloletnim zaproszeniom Komisja prowadzi w ograniczaniu oddziaływania transportu na środowisko oraz przoduje w dziedzinie rosnącej efektywności transportu.

2.3. Energia

Życie obywateli Europy oraz funkcjonowanie przemysłu i gospodarki zależą od bezpiecznej, pewnej, trwałej i dostępnej kosztowo energii. Udział morskiej energii wiatrowej w energii pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych wyniesie w 2020 r. 20 proc. Stanowi to priorytet europejskiego strategicznego planu w dziedzinie technologii energetycznych, który jest instrumentem pracy sektora przemysłowego, państw członkowskich i Komisji nad długofalowym podejściem do rozwoju technologicznego i demonstracji. Program ramowy badań naukowych oraz program „Inteligentna Energia” nadal wspierają rozwój wiatrowej i morskiej technologii energetycznej, która znacząco przyczynia się do wzrostu w regionach nadmorskich.

W 2011 r. Komisja zaproponowała wytyczne prowadzące do ustalenia zasad rozwoju i *interoperacyjności transeuropejskich sieci energetycznych*. Wskazano priorytetowe korytarze, wśród których znalazła się sieć przybrzeżna na Morzu Północnym i plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich.

2.4. Przemysł stoczniowy

Europejski przemysł morski z silnym potencjałem innowacyjnym i projektowym odgrywa strategiczną rolę w zmaganiach z takimi wyzwaniami jak zmiana klimatu, zanieczyszczenia powietrza, energooszczędność i rozwój działalności gospodarczej na morzu. Będąca strategiczną odpowiedzią na wyzwania w tym sektorze inicjatywa *LeaderSHIP* służy wspieraniu konkurencyjności opartej na segmentach, w których UE dysponuje przewagą technologiczną. Inicjatywa ta jest obecnie poddawana aktualizacji w celu wykorzystania przyszłych możliwości nadania żegludze bardziej zielonego charakteru i dywersyfikacji w kierunku nowych obszarów działalności gospodarczej takich jak wytwarzana na morzu energia wiatrowa.

Zasady ramowe dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego określają typy pomocy państwa dla stoczni. Nowe zasady ramowe zostały przyjęte w grudniu 2011 r. i będą obowiązywały do końca 2013 r. Zawarto w nich szczegółowe przepisy dotyczące pomocy na wspieranie innowacyjności oraz pomocy regionalnej kierowanej do przemysłu stoczniowego, a także przepisy dotyczące kredytów eksportowych. Rozszerzony zakres zasad obejmuje teraz statki żeglugi śródlądowej oraz ruchome konstrukcje morskie.

2.5. Rybołówstwo i akwakultura

Połowcy w UE napotykają szereg powiązanych ze sobą problemów. Stada są przeławiane, sytuacja gospodarcza części floty jest niestabilna pomimo wysokich poziomów dotacji, praca w sektorze rybołówstwa jest nieatrakcyjna, a sytuacja wielu społeczności w strefach nadmorskich uzależnionych od rybołówstwa jest niepewna.

W lipcu 2011 r. Komisja przyjęła pakiet inicjatyw w celu zreformowania *wspólnej polityki rybołówstwa*, obejmujący m.in. nowe wnioski ustawodawcze. Jego celem jest stworzenie zasad zrównoważonego rybołówstwa z poszanowaniem ekosystemu, a także zapewnienie dostaw produktów spożywczych wysokiej jakości, rozwój społeczności nadmorskich, opłacalna działalność produkcyjna oraz atrakcyjne i bezpieczniejsze miejsca pracy. Głównym celem proponowanych przepisów jest długofalowe zarządzanie z jasno wytyczonymi celami w zakresie zrównoważenia eksploatacji zasobów i powstrzymania niegospodarności. Wsparcie uzyska również lepsze opracowanie danych służących podejmowaniu decyzji strategicznych, egzekwowaniu oraz kontroli.

Europejski Fundusz Morski i Rybacki będzie wspomagać przekształcenie, aby poprawić zrównoważony charakter i wydajność przybrzeżnego rybołówstwa na małą skalę, propagować akwakulturę, wspierać tworzenie miejsc pracy w społecznościach nadmorskich oraz uzyskać opłacalność w gospodarce morskiej.

3. WSPÓLPRACA MIĘDZYSEKTOROWA I TRANSGRANICZNA NA RZECZ ZAPEWNIENIA OPTIMALNYCH WARUNKÓW WZROSTU GOSPODARKI MORSKIEJ

Zintegrowana polityka morska wytycza spójną strategię zrównoważonego rozwoju sektorów morskich. Niezbędna jest koordynacja w celu uporania się z rosnącym wzajemnym oddziaływaniem różnych form działalności morskiej oraz ich wpływem na środowisko, a także w celu zapewnienia obywatelom Europy pewności i bezpieczeństwa oraz utrzymania wykwalifikowanych pracowników.

3.1. Maksymalizacja trwałego rozwoju aktywności na morzu i wybrzeżu

W basenach morskich sektory konkurują ze sobą o przestrzeń i dostęp do zasobów. Konflikty między użytkowaniem morza i potrzebą morskiej przestrzeni będą się nasilać, zwłaszcza w wyniku pojawiających się form aktywności na morzu. Ponieważ Europa przeżywa poważny kryzys gospodarczy, potrzebne są nam narzędzia umożliwiające wzrost poprzez ułatwienie współistnienia większej liczby przedsięwzięć przy jednoczesnym ograniczaniu oddziaływań na środowisko.

Planowanie przestrzenne obszarów morskich (MSP) i zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną (ICZM) zapewniają efektywne międzysektorowe i transgraniczne planowanie na wodach morskich i zarządzanie strefami przybrzeżnymi. Stanowią kluczowe ogniwa gwarantujące zrównoważenie, zapewniające przewidywalność w obszarze prawa oraz ograniczające koszty ponoszone przez inwestorów i przedsiębiorców, zwłaszcza działających w rejonach transgranicznych.

W przygotowaniach krajowych strategii ICZM poczyniono postępy, ale sprawozdania otrzymane w 2011 r. od 16 państw członkowskich wykazują znaczne różnice. W 2011 r. wszedł w życie *protokół do Konwencji barcelońskiej*, dotyczący zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną, zgodnie z którym zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną jest obowiązkowe we wszystkich nadmorskich państwach członkowskich regionu śródziemnomorskiego.

Komisja działa na rzecz ułatwienia rozwoju wspólnych ram dla MSP w ramach UE i zapowiedziała przyjęcie wniosku ustawodawczego w sprawie MSP i ICZM przed końcem 2012 r. W przygotowywaniu przepisów wykorzystano analizy dotyczące korzyści i oddziaływania MSP i ICZM, dwa programy pilotażowe współpracy transgranicznej oraz portal Ourcoast prezentujący najlepsze praktyki w zakresie ICZM.

3.2. Ochrona obywateli Europy i morskiej działalności gospodarczej przed zagrożeniami związanymi z morzem

Okolo 80 proc. handlu zagranicznego UE odbywa się drogą morską. Wzrost morskiej działalności gospodarczej wymaga pewnych i bezpiecznych warunków. Zgodnie z wieloletnim planem przyjętym w 2010 r. prace Komisji zmierzają do stworzenia *wspólnego mechanizmu wymiany informacji (CISE)* dla obszarów morskich UE. Dzięki umożliwieniu odpowiedniej, zgodnej z prawem, bezpiecznej i wydajnej wymiany danych między sektorami i ponad granicami w obrębie całej UE poprawi on efektywność i opłacalność *nadzoru morskiego*.

Powodzenie dwóch projektów pilotażowych: MARSUNO i BluemassMed wpisuje się w te prace. Ustanowienie CISE jest pierwszym krokiem w kierunku wzmocnionej wymiany danych między ok. czterystoma sektorowymi organami w UE. Jest to też pierwszy krok w stronę uzyskania lepszej koordynacji między działaniami sektorowymi związanymi z transportem morskim, ochroną statków handlowych, zadaniami obronnymi wykonywanymi przez marynarkę wojenną, kontrolą nielegalnej imigracji i kontrolą celną, zapobieganiem nielegalnym połowom i zanieczyszczeniu środowiska oraz ochroną środowiska morskiego.

Od 2009 r. UE i państwa członkowskie przodują w podnoszeniu poziomu *bezpieczeństwa morskiego*. Celem jest wyeliminowanie żeglugi niespełniającej standardów, poprawa bezpieczeństwa pasażerów i załóg, zapobieganie katastrofom i ograniczanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska. Wdrożenie ustanowionego w 2009 r. *trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego* podnosi jakość bander europejskich, poprawia działania podejmowane przez towarzystwa klasyfikacyjne, kontrole statków w portach, monitorowanie ruchu statków, dochodzenia powypadkowe i ochronę ofiar.

Zapewnienie szczelności *morskich granic* UE jest dla państw członkowskich wyzwaniem. W 2011 r. Komisja zaproponowała utworzenie *uropejskiego systemu nadzoru granic*. Jego celem jest wzmocnienie kontroli zewnętrznych granic obszaru Schengen i ustanowienie mechanizmu wymiany informacji, który pozwoli służbom ochrony granic państw członkowskich zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych na morzu i liczbę nielegalnych imigrantów przybywających na terytorium UE.

3.3. Praca na morzu i mobilność zawodowa

Wiele gałęzi przemysłu morskiego odczuwa niedobór pracowników o odpowiednich kwalifikacjach, umiejętnościach i doświadczeniu. Zainicjowano działania służące budowaniu atrakcyjnych karier w sektorach morskich opartych na międzysektorowej i międzynarodowej mobilności oraz przewidywaniu przyszłego zapotrzebowania.

Po przyjęciu strategii w zakresie transportu morskiego do 2018 r. *grupa zadaniowa ds. zatrudnienia i konkurencyjności w sektorze żeglugi morskiej* wydała w czerwcu 2011 r. zalecenia obejmujące korektę wyłączenia pracowników żeglugi morskiej spod przepisów prawa pracy UE, nowelizację dyrektywy o szkoleniu marynarzy oraz zapewnienie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu.

Dnia 21 maja 2012 r. komitet ds. dialogu społecznego UE przyjął porozumienie, które wdraża części Konwencji nr 188 MOP dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa w celu poprawy warunków pracy rybaków na pokładach statków. Na wspólny wniosek partnerów społecznych UE Komisja może zgodnie z art. 155 TFUE zaproponować wdrożenie tego porozumienia za pośrednictwem dyrektywy. Pełna zgodność porozumienia z istniejącym prawodawstwem UE zostanie poddana wstępnej ocenie.

W latach 2007–2010 ok. 1,4 mld EUR ze środków *siódmego programu ramowego* (7PR) przeznaczono na działania związane z morzem i badaniami morskimi, co stanowiło ok. 6,4 proc. budżetu 7PR. Z tej kwoty 89 mln EUR przeznaczono na finansowanie mobilności i podnoszenia kwalifikacji naukowców.

Inicjatywy te w pełni przyczyniły się do realizacji *Programu na rzecz nowych umiejętności i zatrudnienia* oraz działania *Mobilna młodzież*, które są sztandarowymi projektami w ramach strategii „Europa 2020” w zakresie zwiększenia poziomu zatrudnienia i poprawy jakości kształcenia w UE.

4. BADANIA NAUKOWE, WIEDZA I UŻYTKOWNICY KOŃCOWI: ZMNIEJSZANIE LUKI MIĘDZY SFERĄ BADAŃ A PRZEMYSŁEM

Europejskie sektory morskie charakteryzują się innowacyjnością i rynkami wysokiej jakości. Komisja wzmacnia te walory konkurencyjne za pomocą tworzenia ambitnych programów badań morskich i ułatwiania dostępu do danych morskich w celach innowacyjnych.

4.1. Zapewnienie Europie przodującej pozycji w sferze morskiej za pomocą innowacji i badań naukowych

Europejska strategia na rzecz badań morskich jest wdrażana przez Komisję od końca 2008 r. w celu zrównoważonego maksymalizowania wartości gospodarki morskiej.

Wkład finansowy UE w badania naukowe i innowacje związane z morzem wniesiony za pośrednictwem 644 projektów wyniósł w latach 2007–2010 1,4 mld EUR. Trzy wspólne zaproszenia w ramach siódmego programu ramowego pod szyldem *Ocean przyszłości* przyniosły wsparcie przez UE interdyscyplinarnych projektów związanych z morzem w kwocie 134 mln EUR. Te nakłady zostały uzupełnione ogłoszeniem w 2012 r.

skoordynowanych ram tematycznych w celu wsparcia wdrażania dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej wkładem UE w kwocie 42 mln EUR.

Udoskonalone mechanizmy zarządzania, takie jak *forum MARCOM+* i partnerstwo *EMAR2RES* także przyczyniają się do wzrostu spójności badań naukowych dzięki poprawie interakcji między naukowcami, sferą przemysłu i decydentami.

Wspólne Centrum Badawcze (JRC) służyło niezależnym udokumentowanym wsparciem naukowym rozwojowi polityk UE dotyczących rybołówstwa, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i ochrony na morzu.

4.2. Wymiana wiedzy o morzu w celu ułatwienia innowacji, inwestycji i rozsądnych decyzji politycznych

Lepsza wiedza jest niezbędnym czynnikiem zrównoważonego wzrostu i doprowadzenia do sytuacji zdrowych i wydajnych oceanów. Obecna rozczłonkowana natura danych morskich obciąża zasoby użytkowników tych danych, którym potrzebny jest szybki dostęp do wielu zbiorów danych. *Europejska sieć informacji i obserwacji środowiska morskiego (EMODnet)* poprawia dostęp do danych i obniża koszty po stronie użytkowników, pobudza innowacje i poprawia przewidywalność zjawisk zachodzących w naszych morzach. Celem dokumentu „Wiedza o morzu 2020” jest stworzenie ram do uporządkowania strumienia danych od pierwotnych lokalnych obserwacji przez interpretację, przetwarzanie i rozpowszechnianie w skali całej Europy.

Komisja wraz z ponad pięćdziesięcioma zaangażowanymi podmiotami pracuje nad stworzeniem bezwarstwowych wielorozdzielczych cyfrowych map dna morskiego mórz europejskich, które do 2020 r. staną się dostępne dla przedsiębiorców, naukowców i organów publicznych. Praca grup tematycznych ds. kompilacji danych z zakresu hydrografii, geologii, biologii i siedlisk doprowadziła już do lepszego zrozumienia strategii w zakresie danych wdrażanych przez podmioty prowadzące bazy danych w UE. Cztery z pięciu grup bezpłatnie udostępniły za pośrednictwem portali internetowych dane, do których dostęp był wcześniej utrudniony.

Wiele szczegółów przedstawiono w śródkresowej ocenie działania sieci EMODnet, którą Komisja przyjęła w sierpniu 2012 r. wraz z zieloną księgą Wiedza o morzu 2020 – od mapowania dna morskiego do prognozowania oceanicznego.

5. TERYTORIALNE KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z POLITYKI MORSKIEJ

Regiony nadmorskie dysponują zasobami kluczowymi z punktu widzenia wzrostu morskiego obejmującymi m.in. energię z wód, fal morskich, wiatru, pływów i biomasy. Turystyka nadmorska jest uzależniona od atrakcyjnych i zdrowych środowisk morskich. Ponieważ wykluczenie społeczne może przybierać w regionach nadmorskich szczególnie ostre formy, rozwój gospodarki morskiej sprzyjającej włączeniu jest kwestią o zasadniczym znaczeniu.

5.1. Polityka regionalna

Europa jest zarówno jednostką terytorialną, jak i morską. Aby sektory morskie wspierały wzrost na lądzie, konieczna jest intensyfikacja powiązań. W komunikacie z 2011 r. „Polityka regionalna jako czynnik przyczyniający się do inteligentnego rozwoju w ramach strategii »Europa 2020«” wezwano rządy krajowe i administrację regionalną do tworzenia *platform inteligentnej specjalizacji* w zakresie strategii w dziedzinie badań naukowych, polityki regionalnej, przedsiębiorczości, innowacji oraz kształcenia. Takie podejście udoskonali proces programowania ukierunkowany na rozwój regionów nadmorskich i ich gospodarki.

Kolejnym krokiem jest wniosek w sprawie *wspólnych przepisów i wspólnych ram strategicznych*, które połączyłyby priorytety inwestycyjne w ramach polityki spójności, rozwoju obszarów wiejskich, rybołówstwa oraz polityki morskiej na lata 2014–2020.

Liczne projekty związane z morzem znalazły wsparcie z funduszy UE przeznaczonych na politykę regionalną. Wśród przykładów są stacje odsalania wody morskiej i przybrzeżne pilotażowe projekty infrastrukturalne w zakresie pozyskiwania energii fal morskich. Liczne unijne *programy współpracy transgranicznej* także służyły propagowaniu morskiego wzrostu, wśród nich projekty upatrujące w glonach potencjalnego źródła biopaliwa oraz dotyczące najlepszych praktyk w zakresie dostosowania do zmiany klimatu w regionach nadmorskich.

5.2. Strategie dla poszczególnych basenów morskich

Ponadnarodowa współpraca na poziomie basenu danego morza jest przykładem skutecznego podejścia do kwestii rozwoju gospodarki morskiej i ochrony środowiska morskiego. *Strategie dotyczące basenów morskich odpowiadają ich gospodarczej charakterystyce*, umożliwiając jednocześnie lepsze wykorzystanie środków publicznych. Dzięki przypisaniu dostępnych funduszy europejskich i krajowych do uzgodnionych priorytetów wzrostu fundusze te działają jako czynniki ożywienia gospodarczego w regionach nadmorskich.

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego zaowocowała powstaniem ponad 80 sztandarowych projektów, których szczegółowe oddziaływanie opisano w sprawozdaniu z postępów wdrażania przyjętym w czerwcu 2011 r. Strategia zawiera środki służące ograniczeniu zanieczyszczeń ze statków, rozwojowi trwałej żeglugi bliskiego zasięgu, walki z eutrofizacją, tworzeniu nowych klastrów małych i średnich przedsiębiorstw innowacyjnych, wspieraniu badań naukowych oraz integracji istniejących systemów nadzoru morskiego.

Strategia morska na rzecz obszaru Oceanu Atlantyckiego została przyjęta w listopadzie 2011 r. w celu pobudzenia tworzenia miejsc pracy w obszarze Atlantyku poprzez wzmocnienie morskiego potencjału tego regionu. Forum Atlantyckie zajmuje się określeniem działań priorytetowych za pośrednictwem planu działania, który ma zostać przyjęty w 2013 r. Umożliwi on strategiczne wykorzystanie funduszy strukturalnych UE na wsparcie wzrostu w sektorach morskich w okresie 2014–2020.

W 2009 r. przyjęto komunikat w sprawie *lepszego zarządzania gospodarką morską w basenie Morza Śródziemnego* mający na celu usprawnienie administrowania gospodarką morską i poprawę ochrony środowiska. Regiony i państwa członkowskie przekierowały na cele związane z gospodarką morską część środków z perspektywy finansowej 2007–2013 przeznaczonych na europejską współpracę terytorialną. Źródłem pomocy technicznej na wsparcie wzrostu generowanego przez morze i poprawę kształtowania polityki i strategii morskich w krajach partnerskich niebędących członkami UE jest obecnie projekt IMP-MED realizowany w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa.

Włochy, Słowenia, Grecja i Chorwacja są zaangażowane w ściślejszą współpracę morską na poziomie subregionalnym *Adriatyku i Morza Jońskiego*. Trwają prace nad opracowaniem strategii morskiej, w której określono by priorytetowe obszary wzrostu i odpowiednio wyznaczono kierunki wsparcia finansowego UE.

W następstwie burzy mózgów na wysokim szczeblu, zorganizowanej wspólnie z Bułgarią i Rumunią w październiku 2011 r., rozwija się również współpraca w basenie *Morza Czarnego*.

W czerwcu 2012 r. Komisja oraz Wysoki Przedstawiciel Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa przyjęli komunikat, zawierający 28 propozycji konstruktywnych działań UE w regionie *Arktyki*. Obejmują one wspieranie skutecznego zarządzania Arktyką opartego na wiedzy, odpowiedzialności i zaangażowaniu w celu sprostania rosnącym strategicznym, gospodarczym i środowiskowym wyzwaniom w tym regionie.

6. OCHRONA EKOSYSTEMÓW MORSKICH – WARUNEK I CZYNNIK WZROSTU

UE ma największe na świecie terytorium morskie. Niezbędnym warunkiem przyszłej różnorodności biologicznej oceanów i podtrzymywania wzrostu w sektorach morskich jest zapewnienie zdrowego stanu ekosystemu morskiego. Ponieważ europejskie przedsiębiorstwa morskie legitymują się często czołowymi osiągnięciami w zakresie innowacyjnych technologii środowiskowych, prawodawstwo w zakresie ochrony środowiska także wspiera nasz rozwój gospodarczy.

6.1. Zdrowe ekosystemy morskie jako wyzwanie

Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej z 2008 r. jest środowiskowym filarem zintegrowanej polityki morskiej. Jej celem nadrzędnym jest osiągnięcie do 2020 r. dobrego stanu środowiska wód morskich UE.

Zrealizowano już kilka etapów na drodze do osiągnięcia tego celu. W 2010 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie kryteriów i standardów metodologicznych dotyczących dobrego stanu środowiska wód morskich, które będą stosowane przez państwa członkowskie do rozwijania programów monitoringu oraz opłacalnych środków prowadzących do zagwarantowania dobrego stanu środowiska wód morskich. W 2011 r. Komisja wyjaśniła też zależności między początkową oceną wód morskich a kryteriami uznania stanu środowiska za dobry.

Znaczący postęp osiągnięto w budowaniu sieci Natura 2000, ale wciąż istnieją luki, zwłaszcza w środowisku morskim. W 2011 r. Komisja przyjęła *wytyczne dotyczące wdrażania dyrektywy ptasiej i dyrektywy siedliskowej w obszarach przyujściowych i strefach przybrzeżnych*, w których zwrócono szczególną uwagę na kwestię rozwoju portów i pogłębiania torów wodnych. Instrument finansowy Komisji LIFE+ wspomaga zarządzanie *sieci Natura 2000* w środowisku morskim poprzez propagowanie innowacyjnych środków ochrony i rozwijanie potencjału.

6.2. Działania dostosowawcze do zmiany klimatu i łagodzące jej skutki

Zmiana klimatu może wywoływać dramatyczne konsekwencje dla regionów nadmorskich, obejmujące zagrożenia systemów ochrony wybrzeża, erozję, zalewanie i podnoszenie poziomu wód morskich. Oddziaływanie to może być jeszcze intensywniejsze w połączeniu z innymi presjami na środowisko morskie. W marcu 2012 r. Komisja uruchomiła *Europejską platformę dostosowania do zmian klimatu*, najobszerniejszą stronę internetową zawierającą informacje na temat oddziaływania zmiany klimatu oraz wskazującą miejsca szczególnego zagrożenia w Europie. Jej celem jest udzielenie pomocy decydentom w opracowywaniu środków i strategii dostosowawczych do skutków zmian klimatu, także w rejonach nadmorskich.

6.3. Problem zanieczyszczenia powietrza przez statki

Emisja gazów cieplarnianych w wyniku międzynarodowych przewozów morskich stanowi obecnie ok. 3 proc. ogólnego poziomu emisji. Istnieje prawdopodobieństwo jej wzrostu wskutek rosnącego handlu światowego i zapotrzebowania na usługi żeglugowe. W 2011 r. Komisja ustaliła unijny cel redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego o 40 proc. do 2050 r. Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu, Europejska Agencja Środowiska, Fiński Instytut Meteorologiczny i Międzynarodowa Organizacja Morska podjęły realizację projektów współpracy w zakresie monitorowania emisji gazów cieplarnianych przez statki w Europie.

W 2011 r. Komisja przyjęła także wniosek w sprawie poprawki do dyrektywy 1999/32/WE mającej na celu znaczną redukcję emisji siarki ze statków oraz przyczynienie się do

ograniczenia problemów związanych z jakością powietrza w UE, które nie są obojętne dla ludzkiego zdrowia oraz zakwaszeniem.

7. LEPSZE ZARZĄDZANIE W KWESTIACH MORSKICH

Dobre zarządzanie i koordynacja w obrębie państw członkowskich oraz między nimi, a także z udziałem takich partnerów jak regiony nadmorskie, przemysł i zainteresowane podmioty, ma kluczowe znaczenie dla możliwie jak najefektywniejszego i najtrwalszego rozwoju gospodarki morskiej. Przepływ informacji i danych oraz wymiana dobrych praktyk mogą przyspieszyć inwestycje i innowacje, przyczyniając się jednocześnie do poprawy ochrony środowiska.

7.1. Zaangażowanie państw członkowskich

Państwa członkowskie w coraz większym stopniu stosują skoordynowane podejście wobec rozwoju swojej gospodarki morskiej za pomocą krajowych strategii, takich jak opracowane we Francji, Portugalii i Niemczech, lub za pośrednictwem specjalnych inicjatyw, takich jak Akt morski (Marine Bill) w Zjednoczonym Królestwie, duńska strategia morska lub irlandzka strategia rozwoju naukowego. W 2011 r. także Niemcy przyjęły plan ożywienia swojej gospodarki morskiej.

Liczne państwa członkowskie stosują koordynację międzyresortową lub powołały ministrów, jak Cypr, Francja, Niderlandy i Polska. Regiony morskie takie jak Szlezwik-Holsztyn, Zachodnia Gotlandia i Bretania od 2009 r. rozwijają swoje regionalne strategie morskie.

W 2010 r. siedemnaście państw członkowskich i stowarzyszonych zapoczątkowało inicjatywę w zakresie wspólnego planowania „Zdrowe i wydajne morza i oceany”, której celem jest propagowanie synergii między zasobami i potencjałami badawczymi.

7.2. Działania na poziomie unijnym

W październiku 2010 r. *Parlament Europejski* przyjął rezolucję w sprawie zintegrowanej polityki morskiej, w której podkreślono wagę zintegrowanego podejścia do kwestii związanych z morzem i zachęcono Komisję do rozwinięcia morskiego wymiaru strategii „Europa 2020”.

W grudniu 2011 r. weszło w życie *rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej*. Za jego pośrednictwem zintegrowana polityka morska uzyskuje pierwszy program operacyjny na lata 2012–2013, którego szczegółowe wdrażanie zostało opisane w pkt. 6.2.5 towarzyszącego dokumentu SEC. Umocowanie tego rozporządzenia na szeregu różnych postanowień prawnych odzwierciedla horyzontalne podejście zintegrowanej strategii morskiej.

Rada ds. Ogólnych pod przewodnictwem Szwecji (listopad 2009 r.), Hiszpanii (czerwiec 2010 r.) i Polski (grudzień 2011 r.) przyjęła przekrojowe konkluzje odnoszące się do zintegrowanej polityki morskiej. Zawierają one przegląd najnowszej aktywności, wyrażają akceptację dla inicjatyw w toku i nadają impet przyszłym działaniom.

W styczniu 2011 r. *Komitet Regionów* przyjął opinię, w której podkreślono wagę zapewnienia powodzenia zintegrowanej polityki morskiej ze względów środowiskowych, gospodarczych i społecznych. *Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny* przyjął w lutym 2011 r. opinię wyrażającą poparcie dla międzysektorowej i transgranicznej synergii działalności związanej z morzem.

7.3. Działania na poziomie międzynarodowym

Zgodnie z treścią komunikatu z 2009 r. w sprawie *międzynarodowego wymiaru zintegrowanej polityki morskiej* Komisja wzmocniła swoją aktywność związaną z kwestiami morskimi na arenie międzynarodowej.

Na poziomie globalnym UE działała na rzecz ambitniejszego podejścia w rezolucjach dotyczących oceanów i prawa morza oraz zrównoważonych połowów, propagując powszechne uczestnictwo w takich instrumentach morskiego zarządzania jak Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS). Szczególnym sukcesem jest zapoczątkowanie procesu na poziomie Narodów Zjednoczonych, który ostatecznie powinien doprowadzić do negocjowania porozumienia wdrażającego UNCLOS w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystywania morskiej różnorodności biologicznej w akwenach pozostających poza jurysdykcją krajową. UE dążyła też do postępu w zakresie ochrony mórz i oceanów oraz zarządzania morzami na Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zrównoważonego Rozwoju w Rio w czerwcu 2012 r. Odważniejsze działania zewnętrzne przynoszą powodzenie dzięki silniejszemu zaangażowaniu regionalnych organizacji ds. rybołówstwa oraz rosnącej współpracy z państwami trzecimi w walce z nielegalnymi, nieraportowanymi i nieregulowanymi połowami.

Sprawy morskie stały się przedmiotem regularnych debat z partnerami UE takimi jak Chiny, Rosja, Japonia, Kanada i Stany Zjednoczone. Zakres dialogu sektorowego rozszerzał się stopniowo, obejmując coraz bardziej kompleksową współpracę w kwestiach morskich o zasięgu globalnym.

7.4. Świadomość i uwidocznienie morskiego wymiaru Europy

Pierwszym celem zintegrowanej polityki morskiej było podniesienie poziomu morskiej tożsamości i morskiego potencjału gospodarczego Europy wśród jej mieszkańców. Powszechna świadomość ma zasadnicze znaczenie w obszarach, w których kwestie morskie współzawodniczą z innymi sektorami o polityczne poparcie lub inwestycje, a także na rynku pracy.

Od wprowadzenia zintegrowanej polityki morskiej *Eurostat* uczestniczy w przygotowaniu informacji statystycznych wspierających tę politykę w celu podniesienia poziomu danych gospodarczych na temat sektorów i regionów związanych z morzem. Inicjatywy morskie zostały włączone do programów pracy Eurostatu. Od 2009 r. dane statystyczne dotyczące regionów nadmorskich i gospodarki morskiej publikowane są regularnie.

Interaktywne narzędzia, takie jak portale *Maritime Forum* (Forum Morskie) lub *Europejski Atlas Mórz*, ułatwiają dostęp do informacji związanych z morzem i pomagają podnosić poziom wiedzy o morskiej Europie. *Europejski Dzień Morza* obchodzony 20 maja jest kluczowym wydarzeniem podnoszącym świadomość potencjału morskiej Europy.

8. PODSUMOWANIE

Zintegrowana polityka morska powstała w celu umocnienia morskiego wymiaru Unii Europejskiej. Wyrastając z tej wizji, przekształciła się w narzędzie przynoszące konkretne korzyści na rzecz morskiego wzrostu i zrównoważenia w Europie. Jak wykazano w niniejszym sprawozdaniu, znaczący wkład sektorów morskich w gospodarkę Europy oraz realizację celów strategii „Europa 2020” jest wzmocniany przez skoordynowane działania na rzecz obniżenia kosztów, poprawy efektywności wykorzystania zasobów, zmniejszania ryzyka, wspierania innowacji i lepszego wykorzystywania publicznych środków finansowych.

Komisja stwarza możliwie jak najlepsze warunki dla zrównoważonego rozwoju gospodarczego, którego źródłem jest morze. W oparciu o te osiągnięcia „niebieski wzrost” jest celem na nadchodzące lata. Podczas przewodnictwa Cypru w Radzie UE nieformalna konferencja ministerialna na temat zintegrowanej polityki morskiej będzie znaczącym krokiem w stronę jego realizacji. „Niebieski wzrost” będzie czynnikiem pobudzającym drugi etap zintegrowanej polityki morskiej, prowadząc do osiągnięcia zdrowej gospodarki morskiej, która stanie się dla obywateli Europy źródłem innowacji, wzrostu i zrównoważenia.