

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.1.2009
KOM(2009) 8 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.

1. WPROWADZENIE

Dla Europy żegluga stanowiła od zawsze jeden z podstawowych warunków rozwoju gospodarczego i osiągnięcia dobrobytu. Usługi transportu morskiego¹ mają kluczowe znaczenie dla konkurencyjności gospodarki i przedsiębiorstw europejskich na światowym rynku. Ponadto, żegluga i wszelkie związane z nią sektory gospodarki morskiej stanowią ważne źródło dochodów i pracy w Europie.

80% światowych towarów jest przewożonych drogą morską, a żegluga morska bliskiego zasięgu przewozi 40 % ładunków na terenie Europy. Przy ponad 400 mln pasażerów przewijających się każdego roku przez europejskie porty morskie, transport morski wywiera również bezpośredni wpływ na życie obywateli, zarówno turystów jak i mieszkańców wysp i regionów peryferyjnych.

W ostatnich latach, w wyniku wzrostu gospodarki światowej oraz międzynarodowego handlu towarami, popyt na usługi transportu morskiego uległ zwiększeniu. Jednak pod koniec 2008 r. również sektor żeglugi odczuł wpływ kryzysu finansowego na gospodarkę realną. Aby zapewnić ciągłość usług transportu morskiego UE oraz ich wkład w odbudowę światowej gospodarki należy określić odpowiednią politykę w tej dziedzinie. Wychodząc poza ramy obecnej sytuacji gospodarczej, polityka ta powinna dostarczyć gwarancji, że Europa zachowa swoje podstawowe zasoby ludzkie i technologiczne know-how w celu zapewnienia zrównoważonego charakteru i konkurencyjności obecnych i przyszłych przedsiębiorstw żeglugowych.

Celem niniejszego komunikatu jest **przedstawienie głównych strategicznych celów** europejskiego systemu transportu morskiego do 2018 r. oraz **określenie podstawowych obszarów**, w których zachodzi potrzeba podjęcia działań na poziomie UE aby wzmocnić konkurencyjność sektora a zarazem podnieść jego ekologiczność. Uwzględniono kontekst sytuacji gospodarczej i właściwości rynku żeglugowego.

Niniejszy komunikat należy rozważać w szerszym kontekście unijnej polityki transportowej² („Utrzymać Europę w ruchu: Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu”) oraz zintegrowanej polityki morskiej UE³ (niebieska księga). Jego celem jest również wspieranie innych ważnych strategii, mianowicie polityki UE w dziedzinie energii i ochrony środowiska. Do jego powstania przyczyniły się: ciągły dialog prowadzony przez ekspertów z państw członkowskich, niezależne porady udzielane przez doświadczonych fachowców w dziedzinie żeglugi oraz studium, w którym analizie poddano tendencje i symptomy zwiastujące zmiany w transporcie morskim⁴.

¹ Szczegółowe informacje znajdują się na stronie EUROSTATu – Statystyki w zakresie transportu morskiego - <http://ec.europa.eu/eurostat/>

² COM(2006) 314 wersja ostateczna z 22.6.2006 r.

³ COM (2007) 575 wersja ostateczna z 10.10.2007 r.

⁴ Niniejszy komunikat należy czytać łącznie ze sprawozdaniem przygotowanym przez grupę doświadczonych fachowców w dziedzinie żeglugi dla Komisji (wrzesień 2008 r.) oraz studium

2. ŻEGLUGA EUROPEJSKA NA ŚWIATOWYCH RYNKACH

Europa odgrywa dziś dużą rolę w świecie żeglugi, a 41 % ogółu światowej floty stanowi własność europejskich przedsiębiorstw (według nośności, DWT) Przystosowanie europejskiej żeglugi do wymogów gospodarki globalnej spowodowało poważne strukturalne zmiany w sektorze. W wyniku globalizacji wzrosła również konkurencja ze strony krajów prowadzących żeglugę.

Szereg środków przyjętych przez państwa członkowskie zgodnie ze **wspólnotowymi wytycznymi w zakresie pomocy państwa dla transportu morskiego** przyczynił się do utrzymania części floty w europejskich rejestrach oraz do wzrostu liczby miejsc pracy dla europejskich marynarzy. Jednak w dalszym ciągu dla bander europejskich poważną konkurencję stanowią rejestry krajów trzecich. Często zagraniczni **konkurenci dysponują znaczną przewagą** jaką daje im wsparcie rządowe, dostęp do taniego kapitału oraz bogate zasoby siły roboczej i niezbyt rygorystyczne podejście do uzgodnionych na forum międzynarodowym norm.

W kontekście obecnego kryzysu gospodarczego, inne czynniki, takie jak niebezpieczeństwa związane z nadwyżką mocy produkcyjnych w niektórych segmentach rynku, wykorzystywane przez kraje trzecie protekcyjny środki polityki handlowej, zmienność rynków energetycznych oraz utrata know-how na skutek braku wykwalifikowanych pracowników w Europie mogłyby skłonić przedsiębiorstwa transportu morskiego i innych sektorów gospodarki morskiej **do przeniesienia swych siedzib zagranicę, co zniweczyłoby podejmowane przez UE wysiłki mające zapewnić na świecie żeglugę wysokiej jakości.**

Wnioski płynące z przeprowadzonego przez Komisję przeglądu strategicznego są następujące:

- Osiągnięcie i utrzymanie stałych i przewidywalnych warunków konkurencji na świecie w dziedzinie żeglugi i innych sektorów gospodarki morskiej jest dla UE sprawą o podstawowym znaczeniu. Atrakcyjne dla wysokiej jakości żeglugi i operatorów ramy prawne w Europie przyczynią się do zrealizowania założeń strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, a tym samym zwiększą konkurencyjność europejskich klastrów morskich. Zapewni to także **europejskiemu sektorowi transportu morskiego odporność na skutki spowolnienia tempa wzrostu gospodarczego.**
- Jasne i konkurencyjne ramy prawne UE **w zakresie podatku tonażowego, podatku dochodowego i pomocy państwa** powinny zostać utrzymane, a w stosownych wypadkach ulepszone w świetle doświadczeń zgromadzonych przy opracowywaniu wytycznych dotyczących pomocy państwa w dziedzinie transportu morskiego. Ramy powinny przewidywać środki stanowiące zachętę do zwiększenia wysiłków na rzecz tworzenia żeglugi przyjaznej środowisku, innowacji technologicznych a także miejsc pracy i kwalifikacji zawodowych. Należy poddać ocenie możliwość zwiększenia związku pomiędzy zatrudnieniem w klastrach morskich a pomocą.
- Niezbędne jest podjęcie zdecydowanych działań **na rzecz sprawiedliwych warunków w zakresie międzynarodowego handlu morskiego** oraz dostępu do rynków. Na wszystkich poziomach należy kontynuować liberalizację handlu usługami morskimi. Obok prowadzenia negocjacji ze Światową Organizacją Handlu, UE powinna zintensyfikować dialog z najważniejszymi partnerami w dziedzinie handlu i żeglugi i zawierać umowy dwustronne.

„OPTIMAR — Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018”, które zawiera wszelkie istotne dane statystyczne i liczby.

- Częścią tych wysiłków powinno być dążenie do wysokiej jakości żeglugi, a na planie bardziej ogólnym, dążenie do stworzenia **uczciwych warunków konkurencji** w dziedzinie transportu morskiego, poprzez przestrzeganie na poziomie światowym uzgodnionych na forum międzynarodowym zasad.
- W odniesieniu do prawa antymonopolowego, Komisja dokonała ostatnio przeglądu szczególnych zasad dotyczących konkurencji w zakresie świadczenia usług transportu morskiego do i z Europy. Komisja będzie w dalszym ciągu monitorowała warunki rynkowe, poddawała ocenie gospodarcze skutki nowego podejścia antymonopolowego i podejmie odpowiednie działania, jeśli będzie to konieczne. Ponadto Komisja **podejmie inicjatywy mające na celu ujednoczenie zasadniczych reguł konkurencji na poziomie światowym**.
- Wzrastająca globalizacja zwiększyła nacisk jakiemu poddawane są międzynarodowe ramy ustanawiające **prawa i obowiązki państw** bandery, państw portu i państw nadbrzeżnych i naruszyła ich delikatną równowagę. Zasada „rzeczywistego związku” ustanowiona w *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza* powinna być podstawowym narzędziem wykorzystywanym w działaniach międzynarodowych do realizacji celów zrównoważonego rozwoju.

3. ZASOBY LUDZKIE, PRAKTYKA MORSKA I MORSKIE KNOW-HOW

W ostatnich latach przemysł związany z transportem morskim utworzył bezpośrednio lub pośrednio wiele miejsc pracy. Około 70 % spośród nich to wymagające zaawansowanej wiedzy i wysokich kwalifikacji miejsca pracy na lądzie. **Coraz bardziej dający się odczuć brak fachowców**, oficerów i marynarzy niesie ze sobą ryzyko utraty masy krytycznej zasobów ludzkich, dzięki której możliwe jest w ogóle utrzymanie konkurencyjności europejskiej gospodarki morskiej.

Ukazanie Europejczykom, poprzez działania, w które odpowiednio angażują się Komisja, państwa członkowskie czy też sam sektor, **atrakcyjności zawodów związanych z gospodarką morską** leży jak najbardziej w interesie UE.

Działania wspólnotowe powinny przede wszystkim mieć na celu:

- **Przyjęcie odpowiednich środków** otwierających długofalowe perspektywy rozwoju kariery w kłastrach morskich, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości rozwoju umiejętności i kwalifikacji na poziomie zaawansowanym dla oficerów z UE, tak aby dysponowali oni większymi możliwościami rozwoju kariery, przy jednoczesnym zapewnieniu marynarzom możliwości awansu na oficerów.
- **Poprawę wyobrażenia o żegludze** i karierze w gospodarce morskiej, podniesienie wiedzy o możliwościach zatrudnienia, poprawę **mobilności pracowników** sektora gospodarki morskiej na terenie Europy oraz rozpowszechnianie najlepszych praktyk w dziedzinie kampanii promocyjnych i rekrutacyjnych.
- Wspieranie działań Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) podejmowanych na rzecz **sprawiedliwego traktowania marynarzy**, tak aby między innymi wytyczne w zakresie postępowania z marynarzami w sytuacjach wypadków morskich, w przypadku porzucenia, uszkodzenia ciała czy śmierci marynarza, a także warunki przyznawania urlopu na lądzie były odpowiednio wdrażane w UE i na świecie.

- Postęp prac związanych z komunikatem Komisji w sprawie ponownej oceny prawodawstwa socjalnego przeprowadzonej w celu stworzenia lepszych i liczniejszych miejsc pracy w żegludze morskiej w UE⁵.
- Promowanie lepszego wykorzystania **technologii informacyjnych i komunikacyjnych w celu poprawy jakości życia na morzu**. Dbanie o dostęp do satelitarnej łączności szerokopasmowej w dziedzinach takich jak opieka zdrowotna na morzu, kształcenie na odległość a także komunikacja osobista.
- Wdrożenie **Środków upraszczających** aby ograniczyć obciążenie administracyjne kapitanów i starszych oficerów na pokładzie statku.

W tym zakresie należy zachować właściwą równowagę pomiędzy warunkami zatrudnienia unijnych marynarzy a utrzymaniem konkurencyjności floty europejskiej. Zostanie powołana grupa zadaniowa, aby opracować sposoby realizacji tego celu.

Utrzymanie wysokich norm kształcenia oraz umiejętności zawodowych załóg jest niezbędne aby zapewnić bezpieczną i przyjazną dla środowiska działalność żeglugową. Dlatego właśnie konieczne jest aby UE i państwa członkowskie utworzyły odpowiednie ramy umożliwiające zapewnienie załogom wykształcenia i przeszkolenia, w formie działań mających na celu przede wszystkim:

- Pełne **wdrożenie** międzynarodowych i wspólnotowych wymogów zawartych w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (konwencji STCW) przez wszystkie państwa wydające marynarzom świadectwa kwalifikacji.
- Wniesienie istotnego wkładu w **przegląd konwencji STCW**, za pomocą instrumentów wspólnotowych, aby zapewnić szybkie wejście w życie przepisów zmienionej konwencji oraz ich skuteczne wdrożenie i egzekwowanie.
- Promowanie współpracy pomiędzy europejskimi **morskimi instytucjami szkoleniowymi** w celu podniesienia umiejętności marynarzy oraz przystosowania wymogów szkoleniowych do potrzeb dzisiejszego przemysłu żeglugowego (wyposażone w skomplikowane urządzenia statki, technologie informacyjne i komunikacyjne, ochrona i bezpieczeństwo).
- Dążenie do opracowania we współpracy z instytucjami szkoleniowymi i sektorem „**morskiego świadectwa doskonałości**” (europejskich morskich kursów poddyplomowych), które mogłyby wykraczać poza wymagania STCW. W tym kontekście można by rozważyć utworzenie sieci centrów doskonałości w dziedzinie kształcenia morskiego w Europie (Europejskiej Akademii Morskiej).
- Wprowadzenie w kształceniu oficerów modelu wymiany pomiędzyorskimi instytucjami szkoleniowymi w państwach członkowskich, **wzorowanego na programie Erasmus**.
- Powadzone we współpracy z sektorem promowanie, a gdzie to konieczne również wspieranie za pomocą systemu zachęt, programu **przyjmowania na pokład kadetów** w trakcie studiów na uczelniach morskich UE.

W odniesieniu do **warunków pracy**, sprawą najważniejszą dla UE jest zagwarantowanie **wdrożenia Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy (MLC)** aby poprawić warunki pracy i życia na pokładzie statku. Porozumienie zawarte pomiędzy partnerami społecznymi w UE w sprawie wdrożenia najważniejszych elementów

⁵ COM(2007) 591 z 10.10.2007.

tej konwencji świadczy o szerokim poparciu sektora dla działań w tej dziedzinie. Działania podejmowane przez UE i jej państwa członkowskie powinny mieć na celu:

- Dążenie do **szybkiej ratyfikacji konwencji MLC z 2006 r.** przez państwa członkowskie i szybkiego przyjęcia wniosku Komisji opartego na branżowym porozumieniu dotyczącym uwzględnienia głównych elementów konwencji w prawodawstwie unijnym.
- Zagwarantowanie **skutecznego egzekwowania** nowych zasad za pomocą odpowiednich środków, w szczególności wymogów państwa bandery i państwa kontroli portu.
- Promowanie rozwoju na poziomie międzynarodowym i unijnym **ukierunkowanych ram dotyczących minimalnej obsady załogowej koniecznej do bezpiecznej obsługi statku**, szczególnie w odniesieniu do kwestii zmęczenia i odpowiednich warunków wachty.
- Wspieranie prac badawczych dotyczących **czynnika ludzkiego**, kwestii, która ma złożony, wielowymiarowy charakter i wywiera wpływ na dobre samopoczucie ludzi na morzu, co często przekłada się bezpośrednio na problem bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska.
- Rozważenie środków w celu poprawy opieki zdrowotnej na pokładzie.

4. WYSOKIEJ JAKOŚCI ŻEGLUGA JAKO ISTOTNA PRZEWAGA KONKURENCYJNA

Do 2018 r. flota światowa będzie liczyła około 100 000 statków (500 DWT lub więcej) w stanie eksploatacji (w 2008 r. liczyła ona 77 500 statków). Pod względem pojemności wzrost będzie wyglądał jeszcze bardziej spektakularnie: oczekuje się, że w 2018 r. całkowita pojemność wyniesie ponad 2 100 mln dwt (w 2008 r. wynosiła ona 1 156 mln dwt)⁶.

4.1. Poprawa ekologiczności

W ostatnich latach administracja transportu morskiego w Europie i europejski przemysł żeglugowy **uczyniły wiele**, aby poprawić ekologiczność transportu morskiego. Wzmocniono ramy regulacyjne UE i nawiązano ściślejszą współpracę pomiędzy państwami członkowskimi, aby rozwiązać problemy takie jak zapobieganie wypadkom i incydentom, emisje do atmosfery, oczyszczanie wody balastowej i recykling statków.

Te wysiłki należy kontynuować. Komisja, państwa członkowskie oraz europejski sektor gospodarki morskiej muszą dążyć do **dlugoterminowego celu, jakim powinien być generujący zero odpadów i zero emisji** transport morski. Z tego względu cele priorytetowe muszą obejmować:

- Zapewnienie stałego postępu w spójnym i wszechstronnym dążeniu do **ograniczenia emisji gazów cieplarnianych** z żeglugi międzynarodowej, za pomocą kombinacji środków technicznych, operacyjnych i rynkowych.
- W związku z tym UE powinna **czynnie angażować się w prace IMO** mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze statków⁷. Przyjęcie obowiązującego prawnie porządku w trakcie konferencji w Kopenhadze poświęconej Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu w grudniu 2009 r. Jeśli postęp w tej dziedzinie okazałby się niemożliwy, UE powinna zaproponować rozwiązania alternatywne na poziomie ogólnoeuropejskim.

⁶ Źródło: OPTIMAR Study, LR Fairplay Research Ltd & Partners (wrzesień 2008 r.).

⁷ Obowiązkowe środki redukcji powinny mieć zastosowanie do wszystkich statków floty światowej. W chwili obecnej ponad 75 % statków światowej floty jest zarejestrowanych w krajach, które nie podpisały protokołu z Kioto.

- Zagwarantowanie zdolności państw członkowskich do osiągnięcia do 2020 r. **dobrego stanu środowiska** w wodach morskich podlegających ich władzy lub jurysdykcji, zgodnie z wymaganiami nowej dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej⁸.
- Wzmocnienie prawodawstwa UE dotyczącego **portowych urządzeń do odbioru** odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku poprzez ulepszenie środków wdrażających. W związku z powyższym, należy zarówno zapewnić odpowiednie urządzenia jak i ustanowić procedury administracyjne, które zaspokoją zwiększone zapotrzebowanie w tym względzie.
- Kontynuowanie prac w sprawie wniosków wymienionych w komunikacie Komisji na temat strategii UE dotyczącej **lepszyc warunków demontażu statków**⁹. Zapewnienie przyjęcia konwencji IMO w sprawie recyklingu statków oraz stałych postępów w jej przyszłym wdrażaniu.
- Nadzorowanie sprawnego wdrożenia zmian przyjętych przez IMO w październiku 2008 r. do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących ograniczenia **emisji tlenków siarki i azotu ze statków**. Oznacza to dokonanie oceny, które z morskich obszarów Europy kwalifikują się jako obszary kontroli emisji, oceny dostępności odpowiednich paliw oraz oddziaływania na żeglugę morską bliskiego zasięgu. Wnioski Komisji powinny nie dopuścić do ponownego zwiększenia transportu drogowego w miejsce żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.
- Promowanie możliwości wykorzystywania alternatywnych do paliwa źródeł energii w porcie, takich jak pobieranie energii elektrycznej z lądu. Na początek Komisja zaproponuje wprowadzenie ograniczonego czasowo zwolnienia z podatku za pobieranie energii elektrycznej z lądu w ramach przyszłego przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i opracuje spójny system zachęt oraz ramy regulacyjne.
- Nadanie nowego impetu **prowadzonej przez Komisję kampanii na rzecz żeglugi wysokiej jakości** poprzez zawarcie umów partnerskich z organami administracji morskiej UE, szeroko pojętym sektorem gospodarki morskiej oraz użytkownikami usług transportu morskiego.
- W tym kontekście promowanie **europejskiego systemu zarządzania środowiskiem w dziedzinie transportu morskiego**, mającego za cel stałą poprawę ekologiczności żeglugi. Rozważenie zróżnicowania opłat rejestracyjnych, portowych i innych w celu wynagrodzenia starań zmierzających do uczynienia żeglugi bardziej przyjaznej środowisku.

4.2. Bezpieczeństwo transportu morskiego

Na skutek przyjęcia i wdrożenia trzeciego pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego UE dysponuje obecnie ramami regulacyjnymi należącymi do najbardziej wszechstronnych i zaawansowanych w dziedzinie żeglugi. Ponadto zarówno administracja morska UE i europejska żegluga wiele zainwestowały we wdrożenie wymogów związanych z bezpieczeństwem i ochroną.

Jednak wzrost floty, dopuszczenie do ruchu dużych przewoźników przewożących pasażerów i towary, oraz gwałtowny wzrost operacji żeglugowych dostarczą dodatkowych wyzwań z punktu widzenia bezpieczeństwa transportu morskiego. Wzrastająca ilość wód niepokrytych lodem, otwartych dla żeglugi z pewnością przyciągnie ruch statków na tzw. Morskiej Drodze

⁸ Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19.

⁹ COM(2008) 767 z 19.11.2008.

Północnej, o szczególnych wymogach. Rozbudowa Kanału Sueskiego oznaczałaby ruch większych statków i zwiększenie ruchu na Morzu Śródziemnym, co pociągnęłoby za sobą zwiększenie zagrożenia.

W najbliższych latach UE i państwa członkowskie powinny:

- Nadać **priorytetowe znaczenie egzekwowaniu** istniejących zasad unijnych i międzynarodowych, oraz jak najszybciej wdrożyć środki wprowadzone w ramach trzeciego pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego.
- Dokonać przeglądu mandatu i **sposobu działania Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu**, aby podnieść poziom pomocy technicznej i naukowej jakiej agencja może udzielić państwom członkowskim i Komisji.
- Zwiększyć zaangażowanie UE w prace IMO oraz wzmocnić **międzynarodową współpracę** z partnerami w dziedzinie handlu i żeglugi UE np. w sprawie kontroli państwa portu, w szczególności w krajach sąsiadujących ze sobą.
- W tym kontekście zwrócić szczególną uwagę na wyzwania jakie przedstawiają sobą **ekstremalne warunki nawigacji**, takie jak lód, a także wciąż rosnące rozmiary statków. Odpowiednie normy dotyczące nawigacji na zamarzających wodach żeglownych oraz normy konstrukcji i wymogi dotyczące pomocy (lodołamacze) powinny być przestrzegane przez wszystkie statki działające na bardziej narażonych obszarach morskich.
- Zadbać o systematyczne stosowanie opracowanych przez IMO „*Wytycznych w sprawie postępowania z osobami uratowanymi na morzu.*” Europa powinna przewodzić wysiłkom zmierzającym do zapewnienia pomocy i jasnego określenia zakresu obowiązków w zakresie udzielania pomocy osobom w trudnej sytuacji. W szczególności wysiłki te powinny zagwarantować współpracę państw nadbrzeżnych i koordynację ich działań ze wszystkimi stronami, a także posłużyć jako zachęta dla kapitanów aby wypełniali oni swoje obowiązki.
- Zadbać aby wszystkie europejskie administracje morskie przeznaczyły odpowiednie zasoby ekonomiczne i ludzkie, konieczne do tego aby wypełnione zostały wszelkie zobowiązania spoczywające na państwach bandery, państwach portu i państwach nadbrzeżnych. Zadbać aby najpóźniej do 2012 r. wszystkie państwa członkowskie UE znalazły się na **białej liście paryskiego protokołu ustaleń w sprawie kontroli państwa portu**.
- Podejmować w ramach IMO działania na rzecz osiągnięcia w jak najkrótszym czasie porozumienia w sprawie **skutecznych międzynarodowych ram regulujących kwestie odpowiedzialności i odszkodowania** za szkody związane z przewozem morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych.
- Zadbać aby do 2012 r. wszystkie państwa członkowskie, zgodnie z podjętymi przez nie zobowiązaniami, podpisały wszelkie istotne międzynarodowe konwencje, oraz aby spełniały wymagania Kodeksu **zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO** oraz systemu audytu państw członkowskich IMO.

4.3. Ochrona transportu morskiego

Europejski sektor żeglugi **uczynił wiele, aby wdrożyć obowiązkowe środki z zakresu ochrony**, przyjęte w 2002 r. przez IMO i wprowadzone do prawodawstwa UE w 2004 r. Jednak zagrożenie terrorystyczne istnieje nadal, a statki i porty w dalszym ciągu muszą się liczyć z **możliwymi zamachami terrorystycznymi**. Ponadto w dalszym ciągu poważne

zaniepokojenie budzą akty **piractwa i zbrojne napady na morzu**. Kolejny problem stanowią incydenty z udziałem **przemysłowców, handlarzy ludźmi i pasażerów na gapę**.

Głównym zadaniem jest ukończenie rozpoczętych prac na rzecz ustanowienia spójnych ram w zakresie środków bezpieczeństwa w oparciu o **zasady prewencji oraz zdolności do szybkiego i elastycznego reagowania**. W efekcie integralną częścią żeglugi wysokiej jakości i operacji portowych powinna stać się prawdziwa „**kultura bezpieczeństwa**”, która zarazem nie obniżałaby niepotrzebnie jakości oferowanych usług żeglugowych ani jakości życia marynarzy i pasażerów.

Z poszanowaniem odpowiednich uprawnień w tej dziedzinie, działania UE i jej państw członkowskich powinny skupiać się na realizacji następujących celów:

- W odniesieniu do **zagrożenia terrorystycznego**, Komisja i państwa członkowskie powinny w dalszym ciągu zabiegać o wdrożenie międzynarodowych **środków bezpieczeństwa, proporcjonalnych** w stosunku do najpoważniejszego zagrożenia i opartych na odpowiednich metodach analizy ryzyka. Państwa bandery i właściciele statków powinni ściśle ze sobą współpracować, a marynarze powinni być objęci odpowiednim **szkoleniem** zarówno podstawowym jak i ustawicznym.
- Komisja i państwa członkowskie powinny w pełni wykorzystać ramy zapewnione przez zmiany dotyczące bezpieczeństwa do Wspólnotowego Kodeksu Celnego i tym samym przyczynić się do zwiększenia międzynarodowych wysiłków na rzecz bezpieczeństwa międzynarodowego łańcucha dostaw.
- W odniesieniu do **aktów piractwa i napadów zbrojnych** Komisja i państwa członkowskie muszą przyjąć **twardą postawę** i przyczynić się do podnoszenia bezpieczeństwa żeglugi na dotkniętych tymi zjawiskami obszarach. Europa powinna przyczynić się do rozwoju i stabilizacji tych państw, których obywatele dokonują tego typu ataków.
- W tym względzie najpilniejszą potrzebą jest konieczność **zapewnienia ochrony marynarzom, rybakom i pasażerom na statkach żeglujących wzdłuż wybrzeży Somalii, w Zatoce Adeńskiej oraz w każdym innym regionie świata, w którym w przyszłości mogłyby powstać tego typu problemy**.
- Ponadto stabilność światowego systemu transportu morskiego wymaga, aby międzynarodowe szlaki żeglugowe były chronione przed wszelkimi działaniami, które mogłyby zakłócić ruch na nich. Przez Zatokę Adeńską, na przykład, przewożonych jest ponad 12 % całkowitej objętości ropy przewożonej drogą morską, zatem wydłużenie trasy drogą wokół Przylądka Dobrej Nadziei nie tylko podwoiłoby czas typowego rejsu z Zatoki do Europy, ale również znacznie zwiększyłoby zużycie paliwa, emisje i koszty transportu.
- Komisja i państwa członkowskie powinny ustanowić **plany elastycznego reagowania**, obejmujące systemy wczesnego ostrzegania, wspólne monitorowanie zdarzeń i plany ochrony. Mechanizmy te odniosłyby korzyść z pełnego zastosowania systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT), jak również zwiększonej współpracy odpowiednich organów w państwach członkowskich.
- Komisja i państwa członkowskie powinny współpracować w celu wprowadzenia odpowiednich ulepszeń do Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych (Kodeksu **ISPS**). Należy rozważyć możliwość utworzenia programu pomocy technicznej dla administracji portowej i morskiej.

4.4. Nadzór morski

W oczekiwaniu na 2018 r. należy zwiększyć zdolność przewozową unijnego transportu morskiego tworząc zintegrowany system zarządzania informacją, aby umożliwić **identyfikowanie, monitorowanie, śledzenie i zgłaszanie** wszystkich statków znajdujących się na morzu i na śródlądowych drogach wodnych, zawijających do europejskich portów i z nich wypływających, a także przepływających przez wody UE lub w ich pobliżu.

Taki system stanowiłby część inicjatywy "e-maritime" i z czasem mógłby zostać przekształcony w zintegrowany unijny system świadczący usługi drogą elektroniczną na różnych poziomach łańcucha transportowego. Z tego względu system powinien być połączony z systemami e-Freight, e-Customs i inteligentnymi systemami transportowymi (ITS)¹⁰, aby użytkownicy mogli zidentyfikować i śledzić ładunek nie tylko wówczas gdy jest on przewożony drogą wodną, lecz również w czasie transportu innymi środkami, zgodnie z istotą systemu współmodalności.

W szerszym kontekście, wykorzystując obecnie dostępne systemy, takie jak AIS, LRIT, SafeSeaNet czy CleanSeaNet, oraz te, które obecnie są w fazie przygotowania, takie jak Galileo i GMES, a także biorąc pod uwagę potrzebę opracowania europejskiego systemu nadzoru granic EUROSUR¹¹, UE powinna działać na rzecz utworzenia platformy, która umożliwi **konwergencję** technologii morskich, naziemnych i satelitarnych, **integrację** systemów oraz odpowiednie **zarządzanie informacją i jej kontrolę** zgodnie z zasadą ograniczonego dostępu. Należy promować współpracę pomiędzy instytucjami cywilnymi i wojskowymi aby uniknąć powielania działań.

Komisja pracuje również nad stworzeniem zintegrowanego systemu nadzoru transgranicznego i międzysektorowego UE¹². Jednym z podstawowych jej celów jest utworzenie sieci wymiany informacji pomiędzy organami krajowymi z uwagi na wzrastający poziom interoperacyjności działań związanych z nadzorem, podniesienie skuteczności działań prowadzonych na morzu oraz usprawnienie wdrażania istotnego w tym zakresie wspólnotowego prawodawstwa i strategii¹³.

4.5 Transport morski kluczowym elementem bezpieczeństwa energetycznego UE

Transport morski ma podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego Europy i dlatego jest ważnym elementem europejskiej polityki energetycznej. Należy postrzegać go jako część **strategii UE zmierzającej do dywersyfikacji szlaków i źródeł energii**. 90 % ropy przewożone jest drogą morską, a skroplony gaz ziemny (LNG) przewożony jest w coraz większym stopniu zbiornikowcami. Wiele innych produktów energetycznych jest również przewożonych drogą morską¹⁴.

Flota transportująca produkty energetyczne: zbiornikowce przewożące ropę i produkty z niej wytworzone, LNG, LPG a także statki obsługi instalacji off-shore, odgrywa coraz większą rolę w zapewnieniu **sprawnego działania rynków energii oraz bezpieczeństwa dostaw**, a zatem wpływa na dobrobyt obywateli europejskich i ogólny stan gospodarki europejskiej.

¹⁰ COM(2007) 607 z 18.10.2007.

¹¹ Zob. Konkluzje Rady z dnia 5 czerwca 2008 r. w odniesieniu do przyszłego rozwoju Frontex-u, systemu Eurosur i przyszłych wyzwań związanych z zarządzaniem granicami zewnętrznymi UE.

¹² SEC(2008) 2737 z 3.11.2008.

¹³ Przegląd działań podjętych w tej dziedzinie w 2008 r. zawiera dokument SEC (2008) 3727 z 13.10.2008, a komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie nadzoru morskiego jest planowany w 2009 r.

¹⁴ Zob. dokument roboczy służb Komisji pt. „Energy policy and maritime policy: ensuring a better fit” - SEC (2007) 1283/2 z 10.10.2007

Przerwy w naziemnej dostawie gazu i ropy jakie niedawno miały miejsce dobitnie świadczą o konieczności dysponowania infrastrukturą do transportu LNG. Jak zostało podkreślone w drugim strategicznym przeglądzie sytuacji energetycznej¹⁵ infrastruktura związana z transportem LNG ma podstawowe znaczenie dla zwiększenia **elastyczności dostaw gazu** na wewnętrznym rynku energetycznym, dzięki czemu możliwe jest solidarne działanie w sytuacjach kryzysowych.

5. WSPÓLPRACA NA SCENIE MIĘDZYNARODOWEJ

Unia Europejska od dawna działa na rzecz otwartej i uczciwej konkurencji w żegludze, a także na rzecz żeglugi wysokiej jakości. Dlatego wspiera ona prace organizacji międzynarodowych wyspecjalizowanych w dziedzinie transportu morskiego, takich jak IMO, ILO, WTO i WCO, a także stworzyła rozbudowaną i wciąż rosnącą sieć porozumień i negocjacji dwustronnych dotyczących transportu morskiego z głównymi partnerami w dziedzinie handlu i żeglugi.

W tym kontekście dobry przykład stanowi porozumienie zawarte w 2002 r. pomiędzy Komisją i państwami członkowskimi a Chinami. Podobne podejście znalazło zastosowanie w dwustronnych stosunkach i trwających negocjacjach na poziomie regionalnym, czego przykładem mogą być proces współpracy eurośroziemnomorskiej (partnerstwo eurośroziemnomorskie Euromed), Unia dla Śródziemnomorza lub w stosunki z Mercosurem.

Stojące dzisiaj przed sektorem usług żeglugowych i morskich globalne wyzwania wymagają przekonujących odpowiedzi od społeczności międzynarodowej. Komisja i państwa członkowskie mają do spełnienia ważną rolę w dążeniu do zmian w celu utworzenia **spójnych międzynarodowych ram regulacyjnych dla żeglugi**, takich, dzięki którym stanie się możliwe sprostanie wyzwaniom XXI wieku:

- Zgodne działania podejmowane na poziomie europejskim mają ogromne znaczenie w kilku sprawach np. w odniesieniu do: globalnego zarządzania (UNCLOS), handlu międzynarodowego (WTO i dwustronne negocjacje i porozumienia w dziedzinie transportu morskiego, UNCITRAL), bezpieczeństwa, ochrony osób i mienia oraz ochrony środowiska (IMO), warunków pracy (ILO) oraz ceł (WCO).
- Komisja i państwa członkowskie powinny wspólnie dążyć do tego, aby przy wykorzystaniu **instrumentów międzynarodowych** uzgodnionych w ramach IMO możliwe było zrealizowanie wszystkich celów UE w dziedzinie polityki bezpieczeństwa morskiego. Gdyby jednak prowadzone na forum IMO negocjacje nie powiodły się, UE powinna przejąć inicjatywę i wdrożyć środki w sprawach, które mają dla niej szczególne znaczenie, jako pierwszy etap działania w oczekiwaniu na porozumienie międzynarodowe, z uwzględnieniem konkurencji na poziomie międzynarodowym.
- Aby państwa członkowskie UE mogły skutecznie działać jako zespół składający się z silnych graczy, należy zmienić **sposób postrzegania i uznawania UE na forum IMO**, poprzez sformalizowanie mechanizmu koordynacji UE oraz przyznanie jej formalnego statusu co najmniej obserwatora, jeśli nie członka tej organizacji. Nie wpłynie to na prawa i obowiązki państw członkowskich UE w charakterze stron IMO.
- Komisja i państwa członkowskie powinny wspólnie dążyć do **usprawnienia mechanizmu szybkiego ratyfikowania konwencji IMO na poziomie międzynarodowym**, biorąc pod

¹⁵ SEC(2008) 2794 i SEC(2008) 2791.

uwagę możliwość zastąpienia ratyfikacji wedle państw bandery ratyfikacją wedle kraju zarejestrowanej siedziby armatora floty.

- Komisja i państwa członkowskie powinny współpracować z partnerami w dziedzinie handlu i żeglugi aby doprowadzić do zbliżenia stanowisk na forum IMO. Podejmowana przez UE współpraca międzynarodowa powinna doprowadzić do utworzenia **mechanizmu gwarantującego wdrożenie ustanowionych na forum międzynarodowym zasad przez wszystkie państwa bandery i wszystkie państwa nadbrzeżne świata**.
- Ostatnio opublikowany komunikat Komisji w sprawie regionu arktycznego¹⁶ zawiera sugestie dotyczące **ochrony i zachowania tego akwenu**, które należy wprowadzić w życie, w szczególności zaś te, które mają zagwarantować, że żegluga handlowa w regionie Arktyki będzie prowadzona w sposób zrównoważony.

6. JAK WYKORZYSTAĆ W PEŁNI MOŻLIWOŚCI JAKIE ŻEGLUGA MORSKA BLISKIEGO ZASIĘGU I USŁUGI TRANSPORTU MORSKIEGO OFERUJĄ FIRMOM I LUDNOŚCI W EUROPIE

Dalsza integracja gospodarcza państw EOG i krajów sąsiadujących wywrze pozytywny wpływ na wewnątrz europejskie połączenia transportu morskiego. Do 2018 r. europejska gospodarka powinna przestać odczuwać skutki obecnie panującego kryzysu. Przewiduje się zatem, że transport morski w UE-27 wzrośnie z 3,8 mld ton w 2006 r. do około 5.3 mld ton w 2018 r. Oznacza to, że za 10 lat infrastruktura, czyli porty, ich połączenia z lądem oraz przemysł żeglugowy, będzie musiała obsłużyć przewóz co najmniej 1,6 mld ton więcej niż obecnie. Ruch pasażerski, obejmujący promy i liniowce, również wzrośnie. W tym kontekście ważne będzie zapewnienie ciągłości terytorialnej, spójności regionalnej i odpowiednich norm jakości dla pasażerów w transporcie morskim.

Problemem jest dokonanie wyboru takich środków, których kombinacja pozwoli portom skutecznie pełnić rolę wrót Europy. Do tego celu konieczne byłoby rozbudowanie infrastruktury oraz lepsze wykorzystanie istniejącej zdolności przewozowej poprzez zwiększenie produktywności portów. Istniejący system, wraz z połączeniami lądowymi i korytarzami transportu towarowego, musi zostać przystosowany do spodziewanego wzrostu ruchu. Z tego względu cele priorytetowe muszą obejmować:

- Ustanowienie rzeczywiście **pozbawionej barier europejskiej przestrzeni dla transportu morskiego**. W tym celu należy wyeliminować wszelkie niepotrzebne bariery administracyjne i podwójne kontrole na granicach, zharmonizować dokumenty oraz usunąć wszelkie inne przeszkody utrudniające potencjalny wzrost żeglugi bliskiego zasięgu.
- Wdrożenie środków przewidzianych w komunikacie w sprawie **europejskiej polityki dotyczącej portów**. Usługi portowe powinno się świadczyć z zachowaniem wszystkich wymogów związanych z bezpieczeństwem, ochroną i zrównoważonym rozwojem oraz zgodnie z zasadami uczciwej konkurencji, finansowej przejrzystości, niedyskryminowania i efektywności kosztowej.
- Zapewnienie **odpowiednich warunków umożliwiających przyciągnięcie inwestycji do sektora portowego**, ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji i rozbudowy portów oraz infrastruktury połączeń lądowych na tych obszarach, które mogą najbardziej ucierpieć na skutek zatorów.

¹⁶ COM(2008) 763 z 20.11.2008 r.

- Co do oceny oddziaływania na środowisko projektów dotyczących rozbudowy portów, należy rozpowszechnić wykorzystanie procedur przyspieszonych, które w znacznym stopniu skracają czas oczekiwania na decyzję. W tym celu Komisja wyda **wytyczne w sprawie zastosowania istotnego wspólnotowego prawodawstwa w zakresie ochrony środowiska przy rozbudowie portów**¹⁷.
- Wzmocnienie strategii UE w taki sposób, aby możliwe było pełne uruchomienie projektów dotyczących **autostrad morskich** dzięki ułatwieniu stosowania innowacyjnych, zintegrowanych rozwiązań w zakresie transportu intermodalnego i uproszczeniu wymogów administracyjnych oraz poprzez wspieranie inicjatyw Komisji w dziedzinie transportu przyjaznego środowisku.
- Programy finansowania UE takie jak **projekt dotyczący transeuropejskiej sieci transportowej**, program Marco Polo i instrumenty polityki regionalnej powinny przyczynić się do tego rozwoju i posłużyć do wsparcia tych czynników, które wpłyną na zmianę transportu.
- Promowanie środków mających na celu **ułatwienie komunikacji między wyspami oraz dalekobieżnego wewnętrznego transportu pasażerskiego**, takich jak wysokiej jakości usługi promów i liniowców, oraz budowa odpowiednich terminali. Doświadczenia zgromadzone od czasu przyjęcia rozporządzenia w sprawie kabotażu w 1992 r. pozwalają na ulepszenie ram dotyczących świadczenia usług publicznego transportu morskiego, tak aby wymóg zapewnienia ciągłości terytorialnej był w pełni spełniony.
- W tym kontekście należy poddać analizie instrumenty ekonomiczne (takie jak podatki, opłaty czy system handlu emisjami) aby **ustalona została właściwa cena**¹⁸, która zachęci użytkowników do korzystania z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu jako alternatywy pozwalającej uniknąć zatorów na drogach lądowych, oraz bardziej ogólnie, pozwoli na promocję tych rozwiązań rynkowych, które sprawiają, że łańcuch transportowy jako całość będzie bardziej zrównoważony.
- Zająć się kwestią **praw pasażerów w odniesieniu do użytkowników promów i liniowców** w Europie, poprzez promowanie kampanii na rzecz jakości (nagrody dla najlepszych operatorów promów).

7. EUROPA POWINNA BYĆ ŚWIATOWYM LIDERM W DZIEDZINIE BADAŃ MORSKICH I INNOWACJI

Konkurencyjność europejskiego sektora gospodarki morskiej i jego zdolność do stawiania czoła wyzwaniom związanym z ochroną środowiska, zapotrzebowaniem na energię, bezpieczeństwem i czynnikiem ludzkim zależą od wyników uzyskanych w zakresie badań i innowacji. Należy zatem dalej wspierać wysiłki w tych dziedzinach.

Obecne wyzwania są doskonałą okazją dla wzrostu sektora i jego wydajności. W chwili, gdy użytkownicy końcowi coraz bardziej przywiązują wagę do poziomu ekologiczności dostawców, a załadowcy domagają się transportu przyjaznego środowisku, poszanowanie zasad zrównoważonego rozwoju i odpowiedzialności społecznej staje się coraz częściej czynnikiem przesądającym o konkurencyjności przedsiębiorstwa.

Na przykład w sektorze transportu morskiego istnieje wiele możliwości w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa na statkach, ograniczenia ich oddziaływania na środowisko,

¹⁷ KOM (2007) 616 z 18.10.2007 Europejska polityka portowa

¹⁸ COM(2008) 435 z 8.7.2008.

ograniczenia do minimum ryzyka wypadków oraz zapewnienia lepszej jakości życia na morzu. Wzrasta zapotrzebowanie na narzędzia, które usprawnią procesy przeprowadzania kontroli, monitorowania oraz opracowywania nowoczesnych norm środowiskowych i technicznych.

Europejski sektor gospodarki morskiej powinien w pełni wykorzystać działania w zakresie badań i rozwoju technologicznego prowadzone w ramach kolejnych ramowych programów UE na rzecz badań i innych:

- Najważniejszym zadaniem w tym kontekście jest **zaprojektowanie nowych statków i wyposażenia w celu poprawy ich bezpieczeństwa i ekologiczności**. W wyniku ukierunkowanych działań BRT powinny powstawać nowe projekty, nowoczesne struktury, materiały, rozwiązania w dziedzinie czystego napędu, energooszczędne. W celu utrzymania tej przewagi nad konkurencją, należy podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia odpowiedniej ochrony wiedzy i własności intelektualnej.
- W celu uzyskania mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju konieczny jest również rozwój technologiczny i zaawansowane koncepcje logistyczne, które pozwolą na maksymalne zwiększenie **wydajności łańcucha transportowego** dzięki wykorzystaniu żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej.
- Wszystkie strony biorące udział w tym procesie powinny dążyć do tego aby rezultaty tych wysiłków dotarły na rynek. Należy w pełni wykorzystać **platformy BRT** takie jak "WATERBORNE" (platforma technologiczna ds. transportu wodnego).
- Niedawno opublikowany komunikat Komisji dotyczący europejskiej strategii na rzecz badań morskich¹⁹ ustanawia ramy lepszej integracji europejskiego sektora gospodarki morskiej z nauką i badaniami morskimi w celu sprostania wyzwaniom technologicznym.
- Należy opracować odpowiednie **narzędzia TIK kontroli i monitorowania**, również dla celów nadzoru. Zaawansowane systemy telekomunikacyjne powinny ułatwiać zarządzanie techniczne flotą, w tym zdalną kontrolę osiągow silnika, odporności strukturalnej i ogólnego stanu eksploatacji statków. W tym celu należy ustanowić na poziomie europejskim i globalnym ramy odniesienia, aby możliwe było **uruchomienie usług e-maritime**²⁰. Tego typu usługi świadczone drogą elektroniczną powinny zarazem objąć administrację publiczną, społeczności portowe i przedsiębiorstwa żeglugowe.

8. WNIOSEK

Unia Europejska i jej państwa członkowskie są żywotnie zainteresowane promowaniem bezpiecznej i wydajnej żeglugi zarówno na poziomie europejskim jak i międzynarodowym, na czystych morzach i oceanach, długoterminową konkurencyjnością europejskiego sektora żeglugi i związanych z nim sektorów gospodarki morskiej na rynkach światowych, oraz przystosowaniem całego systemu transportu morskiego do wyzwań XXI wieku.

Przedstawione w niniejszym komunikacie strategiczne rozwiązania dla europejskiego sektora żeglugi i europejskiego systemu transportu morskiego stanowią ogólną koncepcję pozwalającą zrealizować te cele do 2018 r.

Proponowane rozwiązania zostały opracowane w oparciu o zintegrowane podejście do polityki morskiej, z uwzględnieniem podstawowych wartości takich jak zrównoważony

¹⁹ COM(2008) 534 z 3.9.2008. Również w ramach programów takich jak "Leadership 2015" i "Life" wspierane są innowacje ważne dla transportu morskiego.

²⁰ Zob. pkt 4.4.

rozwój, wzrost gospodarczy i otwarte na uczciwą konkurencję rynki, a także z poszanowaniem wysokich norm społecznych i środowiskowych. Korzyści z nich płynące powinny być odczuwalne daleko poza granicami Europy i objąć całą światową społeczność morską, w tym również kraje rozwijające się.

Komisja ma zamiar dalej prowadzić konstruktywny dialog ze wszystkimi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w planowane działania w związku z praktycznym wdrożeniem środków opisanych w niniejszym strategicznym przeglądzie.