

W UNII EUROPEJSKIEJ

Polityka morska Unii Europejskiej

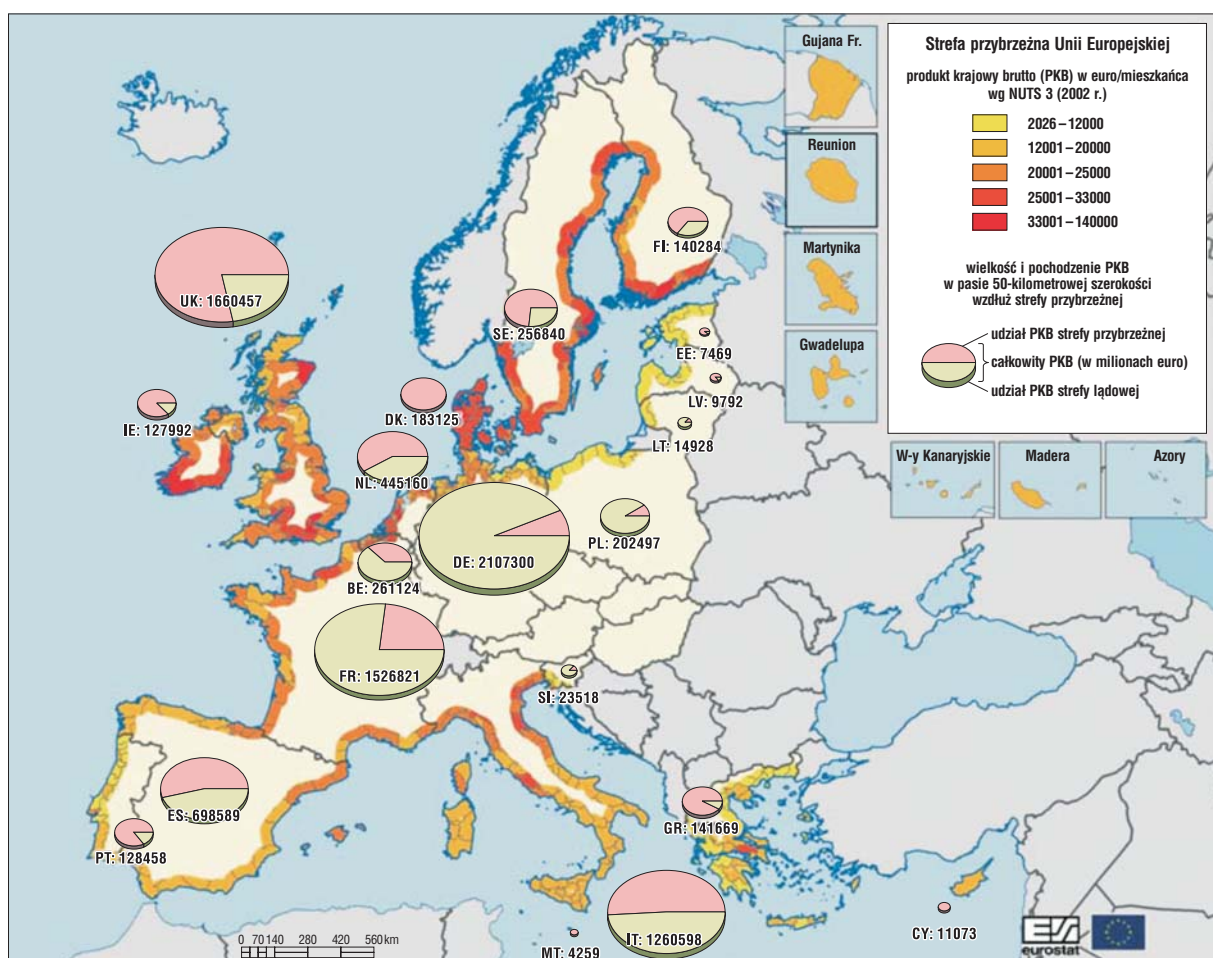
Maciej Podemski¹



Europa posiada 70 000 km linii brzo-
gowej, graniczącej z dwoma oceanami i
czterema morzami: Oceanem Atlanty-
czym i Oceanem Arktycznym, Morzem
Bałtyckim, Morzem Północnym, Morzem
Śródziemnym i Morzem Czarnym. W re-
gionach nadmorskich w UE wytwarza-
nych jest 40% PKB i mieszka 40% jej
ludności. Obszary morskie oraz wybrze-
ża mają zasadnicze znaczenie dla dobro-
bytu Europy — są one szlakami handlowymi,
regulują klimat, są źródłem pożywienia,
energii i zasobów, a także ulubionym miej-
scem zamieszkania i wypoczynku. Przemysł
stoczniowy, przewozy morskie, porty i rybo-
łówstwo pozostają ważnymi sektorami
aktywności morskiej. Energetyka morska

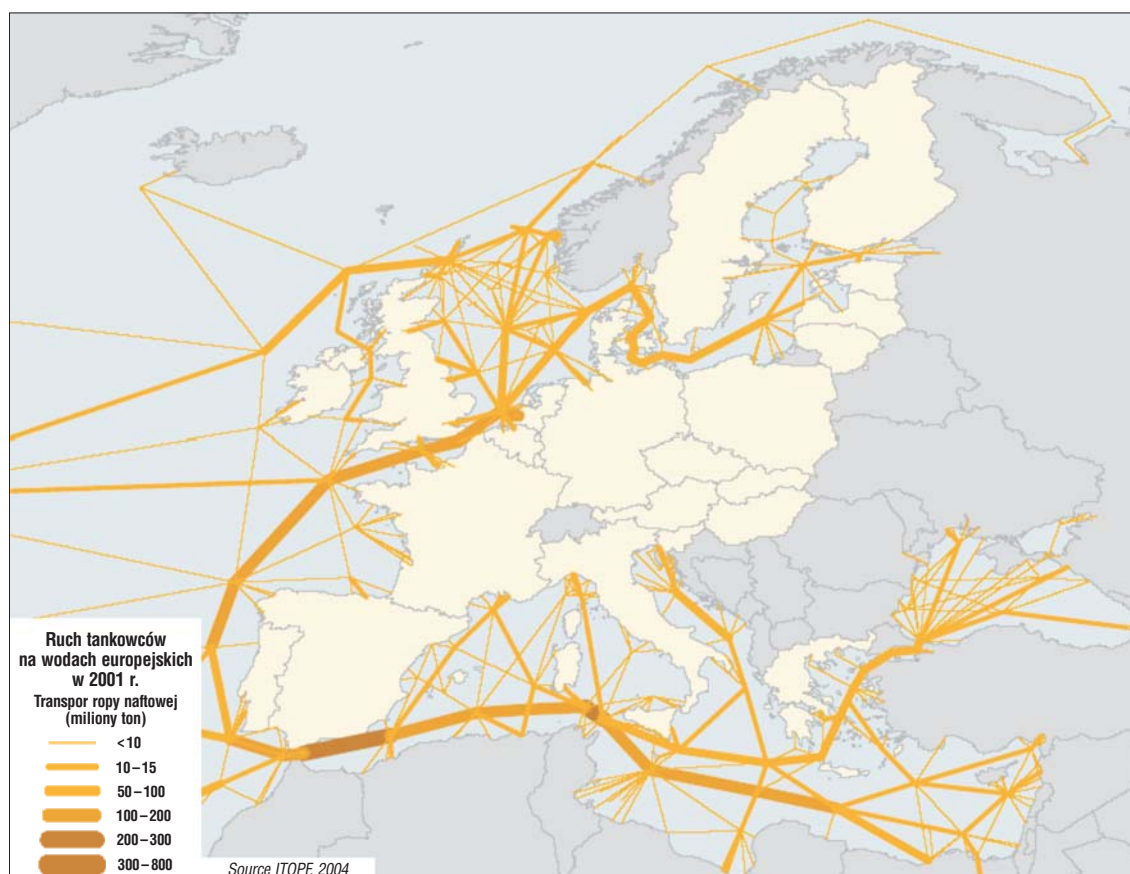
(w tym ropa naftowa i gaz ziemny, których
wydobycie z obszarów morskich stanowi
ponad 80% ogólnej produkcji europejskiej,
oraz energia odnawialna), a także turystyka
przybrzeżna i morska również przynoszą
ogromne dochody (ryc. 1).

Transportem morskim obsługiwane jest
ponad 40% handlu wewnętrznego Unii
Europejskiej oraz 90% jej handlu zagranic-
znego. Europa jest w tym zakresie liderem
światowym, dysponującym 40% światowej
floty, przewożącej rocznie 3,5 miliarda ton
ładunków i 350 milionów pasażerów. Trans-
port morski zmniejsza m.in. zależność
Europy od pojedynczych producentów surow-
ców energetycznych (ryc. 2.). Morza są też
obszarami pozwalającymi na łączenie
sieci podmorskich rurociągów wewnątrz
europejskich rynków energetycznych, na
wykorzystywanie



Ryc. 1. Strefa przybrzeżna Unii Europejskiej wg NUTS 3 (Nomenclature of Units for Territorial Statistics), 2002 oraz produkt krajowy brutto (PKB) wg Eurostatu — baza danych REGIO (EU Directorate General for Regional Policy), Green Paper on a future Maritime Policy for the EU, 2002

¹EuroGeoConsulting, ul. Jesionowa 36A, 05-816 Michałowice; maciej.podemski@egconsulting.com.pl



Ryc. 2. Ruch tankowców na wodach europejskich w 2001 r. wg ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation), Green Paper on a future Maritime Policy for the EU, 2004

podmorskich formacji geologicznych do magazynowania dwutlenku węgla, a także na swobodne wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych.

Rozwój wiedzy i technologii stwarza coraz lepsze warunki zamieszkania nad morzem. Dużo osób przenosi się na europejskie wybrzeża, aby z tego korzystać. Jednak skutek tych działań prowadzi do konfliktów interesów oraz do pogarszania się stanu środowiska morskiego. Dotychczas polityka Unii Europejskiej odrębnie traktowała problemy transportu morskiego, przemysłu, regionów przybrzeżnych, morskich i podmorskich źródeł energii, rybołówstwa, środowiska morskiego itd. Brakowało systematycznej analizy ich wzajemnych powiązań oraz możliwości wykorzystania ich współdziałania.

Tymczasem rośnie pozycja UE w rozwoju wielu branż światowego przemysłu morskiego i gospodarczego wykorzystania mórz. Dla przykładu, Morze Północne jest czwartym, największym światowym producentem ropy naftowej i gazu ziemnego na świecie po Rosji, Stanach Zjednoczonych i Arabii Saudyjskiej. Morza otaczające Europę odgrywają ogromną rolę w rozwoju europejskiego sektora energetycznego jako drogi transportu dużej części ropy naftowej i gazu ziemnego. Wzrastające znaczenie transportu skroplonego gazu przyczynia się do budowy nowych, wyspecjalizowanych terminali.

Należy podkreślić, że transport morski jest znacznie bardziej efektywny i energooszczędny niż transport lądowy. Może on łatwiej korzystać z energii słonecznej i wiatrowej oraz z biopaliw. Europejski przemysł stoczniowy przechodził w ostatnich dziesięcioleciach trudne chwile — 40% pracowników straciło w nim swoje miejsca pracy. Wzrosła jednak o ponad 40% jego produktywność z jednoczesną zmianą profilu produkcyjnego na statki wyso-

ko wyspecjalizowane, skomplikowane i spełniające najwyższe wymagania ekologiczne. Rozwinęła się m.in. produkcja wielkich statków wycieczkowych, mających zastosowanie w szybko rozwijającej się turystyce morskiej. W tym asortymencie Europa jest praktycznie jedynym producentem na świecie.

Przyszłościowym paliwem są występujące na dnie wielu mórz hydraty metanu (metan powstały z beztlenowego, bakteriynego rozkładu substancji organicznej, zmrożony z wodą, stabilny w niskich — około 5°C — temperaturach i pod ciśnieniem około 50 barów, co odpowiada głębokości morza wynoszącej 500 m). Obecne szacunki światowych zasobów tego paliwa (jego ekwiwalentu energetycznego) wielokrotnie przekraczają wartość energetyczną wszystkich znanych zasobów ropy naftowej i gazu ziemnego oraz węgla kamiennego i brunatnego, liczonych łącznie. Wykorzystanie tych zasobów zależy jednak od rozwiązania wielu problemów technologicznych. Również w tym temacie Europa jest obecnie niekwestionowanym liderem.

Unia Europejska jest jednym z największych światowych potentatów, jeśli chodzi o połów i przetwórstwo ryb morskich. Wprawdzie w ostatnich latach poważnie zmalała liczba jednostek połowowych w krajach unijnych, jednakże przemysł ten nadal zatrudnia ponad 500 tysięcy pracowników. Szybko rozwija się też przemysł hodowli ryb (akwakultura), który stopniowo będzie pokrywać wzrost popytu na ryby.

Istniejące zagrożenie wybrzeży morskich, spowodowane coraz bardziej zatłoczonymi wodami przybrzeżnymi, kluczowa rola oceanów w systemie klimatycznym oraz ciągłe pogarszanie się stanu środowiska morskiego wymagają od Europy większej koncentracji na problematyce

związanej z morzami i oceanami. Komisja Europejska dostrzegła wagę tych problemów i rozpoczęła liczne działania w tym kierunku. Przede wszystkim komisja proponuje Unii Europejskiej prowadzenie zintegrowanej polityki morskiej, która będzie opierała się na założeniu, że wszystkie zagadnienia związane z oceanami i morzami Europy są wzajemnie powiązane oraz że działania polityczne dotyczące morza należy prowadzić w sposób skoordynowany.

Za szczególnie ważne uznano następujące projekty:

- ❑ opracowanie europejskiej strategii w tematyce badań naukowych środowiska morskiego;
- ❑ zorganizowanie europejskiej sieci centrów doskonałości badań morskich;
- ❑ opracowanie mapy drogowej na potrzeby morskiego planowania przestrzennego w państwach członkowskich;
- ❑ opracowanie przez państwa członkowskie krajowych, zintegrowanych polityk morskich;
- ❑ opracowanie strategii na rzecz łagodzenia skutków zmian klimatycznych w regionach przybrzeżnych;
- ❑ zorganizowanie europejskiej sieci nadzoru morskiego;
- ❑ promowanie idei europejskiego transportu morskiego bez barier;
- ❑ ograniczenie emisji CO₂ oraz zanieczyszczeń powodowanych przez przewozy morskie;
- ❑ zwalczanie nielegalnych połowów i destrukcyjnych połowów włokami na pełnym morzu;
- ❑ kontrolowanie zwolnień z unijnych przepisów prawa pracy w sektorze przewozów morskich i rybołówstwa.

Za podstawowe projekty uznano:

- a) nadzór morski — który ma zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego korzystania z przestrzeni morskiej;
- b) morskie planowanie przestrzenne oraz zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną — które stanowią podstawowe narzędzia w podejmowaniu decyzji;
- c) dane i informacje dotyczące morza.

Nadzór morski

Działania w zakresie nadzoru morskiego są prowadzone przez państwa członkowskie, chociaż większość zagrożeń, do których się one odnoszą, ma zasięg międzynarodowy. W większości przypadków nadzór dotyczący rybołówstwa, środowiska, kontroli na morzach i imigracji, prowadzą różne agencje, działające niezależnie od siebie. Komisja podkreśla więc konieczność lepszej koordynacji nadzoru morskiego poprzez ściślejszą współpracę straży przybrzeżnych i innych agencji państw członkowskich. Nacisk powinien być położony na rozwój zintegrowanej sieci systemów kontroli ruchów statków i e-nawigacji na europejskich wodach przybrzeżnych i na pełnym morzu, w tym na rozwój monitorowania satelitarnego oraz systemu dalekiego zasięgu identyfikacji i śledzenia statków (LRIT — *Long Range Identification and Tracking Systems*).

Morskie planowanie przestrzenne oraz zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną

Istniejące planowanie przestrzenne koncentruje się przede wszystkim na terenach lądowych i często nie uwzględnia oddziaływania rozwoju wybrzeża na morze i odwrotnie. Co prawda, już w maju 2002 r. Parlament

Europejski i Rada Europejska przyjęły rekomendację o realizacji zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi (ICZM — *Integrated Coastal Zone Management*) w Europie, a państwa członkowskie zaczęły tworzyć systemy planowania przestrzennego europejskich wód przybrzeżnych. Jednakże rosnąca konkurencja w wykorzystaniu morza, obejmująca transport morski, rybołówstwo, akwakulturę, rekreację, produkcję energii morskiej i inne formy eksploatacji dna morza wymaga zintegrowanego podejścia planistycznego, obejmującego zarówno strefy przybrzeżne, jak i przylegające do nich akweny morskie. W związku z tym Komisja Europejska zamierza w 2008 r. opracować tzw. mapę drogową, ułatwiającą rozwój morskiego planowania przestrzennego w państwach członkowskich.

Dane i informacje dotyczące morza

Łatwy dostęp do danych na temat różnorodnych zagadnień, dotyczących środowiska naturalnego europejskich mórz i oceanów oraz działalności człowieka na ich obszarach, stanowi podstawę podejmowania decyzji w zakresie polityki morskiej. W Europie gromadzi się i przechowuje ogromną ilość danych i informacji dotyczących morza. Komisja Europejska zamierza w 2008 r. podjąć kroki na rzecz budowy europejskiej sieci informacji i obserwacji środowiska morskiego oraz wesprzeć kompleksowe kartowanie mórz państw członkowskich.

Komisja Europejska powołała już grupę ds. polityki morskiej, której zadaniem jest analiza kwestii morskich i wpływających na nie działań politycznych, koordynacja polityk sektorowych, zagwarantowanie, że uwzględnia się ich interakcje oraz pilotowanie rozwoju polityki międzysektorowej. Zaczęto też integrować agencje Unii Europejskiej, zajmujące się zadaniami związanymi z polityką morską, w celu wniesienia przez nie wspólnego wkładu w opracowywanie polityki morskiej. Komisja zamierza również zwrócić się do państw członkowskich o opracowanie krajowych, zintegrowanych polityk morskich, przedstawić w 2008 r. zbiór wytycznych dla tych polityk oraz zorganizować strukturę bieżących konsultacji z zainteresowanymi podmiotami, która umożliwi wymianę sprawdzonych wzorców porządkowania polityki morskiej.

Źródła:

European Commission, 2006, Green Paper on a future Maritime Policy for the EU, Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities

Commission of the European Communities, 2007, Communication from the Commission to the European Council and the European Parliament: An Energy Policy for Europe, {SEC(2007) 12}, COM(2007) 1 final, Brussels, 10.1.2007
Komisja Wspólnot Europejskich, 2007, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, KOM(2007) 575 wersja ostateczna. Bruksela, dnia 10.10.2007

Commission of the European Communities, 2007, Commission Staff Working Document, Accompanying document to the Communication from the Commission: An Integrated Maritime Policy for the European Union, Energy Policy and Maritime Policy: Ensuring a Better Fit, SEC(2007) 1283 provisional version, Brussels, 10 October 2007