

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zrównoważonego rozwoju obszarów przybrzeżnych

(opinia z inicjatywy własnej)

(2010/C 339/02)

Sprawozdawca: **Stéphane BUFFETAUT**

Dnia 26 lutego 2009 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie

zrównoważonego rozwoju obszarów przybrzeżnych.

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 13 października 2009 r.

Na 459. sesji plenarnej w dniach 20–21 stycznia 2010 r. (posiedzenie z 20 stycznia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 138 głosami – 4 osoby wstrzymały się od głosu – następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES podkreśla, że liczący 136 tys. km pas wybrzeża, który posiada UE, stanowi znaczący atut. Jednakże występująca na tych obszarach presja demograficzna, gospodarcza, rolnicza i turystyczna oraz presja w kierunku zagospodarowywania gruntów może stanowić zagrożenie dla atrakcyjności i przyszłości tych terenów. Jedynie strategie oparte na zasadzie zrównoważonego rozwoju, zarówno na płaszczyźnie gospodarczej, jak i społecznej i ekologicznej, mogą zapewnić spokojną przyszłość regionom przybrzeżnym.

1.2 W związku z tym EKES formułuje następujące zalecenia dotyczące:

1.2.1 ochrony środowiska naturalnego:

- utworzenie sieci podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie morskimi obszarami chronionymi oraz stworzenie europejskiego standardu dla ich oznaczania,
- stworzenie przy wzajemnej współpracy państw członkowskich europejskiego banku danych w zakresie dobrych praktyk legislacyjnych i regulacyjnych w dziedzinie ochrony dziedzictwa wybrzeża,
- zwracanie bacznej uwagi na nazbyt ignorowaną kwestię przekształcania wybrzeża (wyłączając prace mające na celu ochronę dziedzictwa naturalnego, historycznego i kulturalnego oraz życia mieszkańców) oraz stworzenie europejskiej sieci obserwacyjnej poświęconej wpływowi prac na obszarach wydartych morzu wspieranej przez laboratoria badań morskich,
- utworzenie komitetu naukowego i technicznego ds. regionów morskich, który zajmowałby się przewidywaniem skutków zjawiska podnoszenia się poziomu mórz oraz proponowaniem odpowiednich rozwiązań w tym zakresie oraz rozwiązań dla regionów polarnych, w których występuje zjawisko pękania lodów arktycznych,
- podnoszenie wiedzy i świadomości na temat środowiska morskiego;

1.2.2 transportu:

EKES podtrzymuje swoje poparcie dla programu transeuropejskiej sieci transportowej. Jego realizacja służyłaby wspieraniu gospodarki europejskiej. Jeśli chodzi o zrównoważony rozwój obszarów przybrzeżnych, to Komitet pragnie zwrócić szczególną uwagę na znaczenie następujących projektów: autostrady morskie (Morze Bałtyckie, Łuk Atlantycki, Europa Południowo-Wschodnia i zachodnia część regionu śródziemnomorskiego), oś kolejowa Rail Baltica oraz oś kolejowa intermodalnego korytarza Morze Jońskie/Adriatyk. Temu użytecznemu zwiększeniu transportu morskiego i kolejowego będzie musiało towarzyszyć skuteczne kontrolowanie powodowanych zanieczyszczeń.

1.2.3 działalności gospodarczej na obszarach przybrzeżnych borykających się z określonymi problemami:

EKES podkreśla, że konieczne jest odpowiednie ukierunkowanie środków z Europejskiego Funduszu Społecznego, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Europejskiego Funduszu Rybackiego na regiony przybrzeżne borykające się ze szczególnymi problemami, by ułatwić przestawienie się tych obszarów na nowe formy działalności gospodarczej.

EKES zwraca uwagę na koszty, które będą musiały ponieść państwa członkowskie i Unia Europejska w związku z inwestycjami i pracami mającymi na celu powstrzymanie przewidywanego podnoszenia się poziomu morza; koszty te będą oznaczały duże obciążenia budżetowe.

Zaznacza, że skutki zmiany klimatu w obszarach przybrzeżnych mogą spowodować przemieszczanie się ludności, którego wpływ na sferę społeczną i na zatrudnienie należy przewidzieć odpowiednio wcześniej.

1.2.4 turystyki:

EKES zaleca regularne organizowanie konferencji na szczeblu europejskim na temat odpowiedzialnej turystyki w miejscowościach kąpieliskowych, na przykład w wyniku wspólnej inicjatywy Komitetu Regionów i EKES-u. Byłoby to dobrą okazją do porównania wzorcowych rozwiązań w tym zakresie w obrębie UE.

Komitet popiera również określenie na poziomie całej UE kryteriów jakości ochrony środowiska dla miejscowości kąpieliskowych, portów i basenów jachtowych.

1.2.5 zmiany klimatu:

EKES zaleca uruchomienie programu współpracy europejskiej w zakresie badań nad sposobami przystosowania obszarów przybrzeżnych do podnoszenia się poziomu mórz, utworzenie przez ośrodki badawcze sieci wzajemnego informowania się w tym zakresie oraz powołanie europejskiego komitetu naukowego i technicznego, który zajmowałby się prognozowaniem tego zjawiska oraz opracowywania konkretnych rozwiązań tego problemu.

1.2.6 podnoszenie świadomości na temat środowiska morskiego:

Komitet zaleca rozwijanie działań podnoszących świadomość w dziedzinie środowiska morskiego i jego implikacji dla dobra obecnych i przyszłych pokoleń. Powinny one być przede wszystkim skierowane do szkół i do ogółu społeczeństwa. Mogłyby być one organizowane w rejonach nadmorskich w okresie wakacji.

2. Wstęp

2.1 W XXI wieku jesteśmy świadkami przemieszczania się ludności w kierunku morza. Jest to zjawisko powszechne, a niektóre olbrzymie metropolie, takie jak Szanghaj, Tokio, Osaka i Hongkong, rozwijają się nad brzegami oceanu, zwłaszcza wzdłuż płytkich wód. Eksperti prognozują kontynuację tej tendencji na wszystkich kontynentach.

2.2 Zjawisko to dotyka również Unię Europejską, która nie może go ignorować, tym bardziej, że posiada ona linię brzegową o długości 136 tys. kilometrów, a regiony nadmorskie UE przyczyniają się do tworzenia ok. 40 % unijnego PKB i skupiają 40 % jej populacji.

2.3 Można zatem przyjąć, że obszary przybrzeżne są źródłem dobrobytu gospodarczego, a także miejscem o wysokiej jakości życia i wysokim poziomie dobrobytu społecznego. Niemniej, właśnie ze względu na atrakcyjność tych obszarów, wiele rodzajów działalności skupia się na ich ograniczonej przestrzeni: turystyka, rybołówstwo, rolnictwo, porty morskie i lotnicze, prężnie rozwijające się miasta, działalność gospodarcza, infrastruktura transportowa itp. Wszystkie te rodzaje działalności mają w niektórych przypadkach duży wpływ na ekosystem. Na obszarach przybrzeżnych występuje zatem konflikt interesów pomiędzy różnymi formami działalności ludzkiej. Ponadto największą różnorodność biologiczną wykazują bez wątpienia te ekosystemy morskie, które są usytuowane wzdłuż przybrzeżnych płytkich wód morskich.

2.4 Działalność ludzka skupia się na pasach nadbrzeżnych, których wielkość jest siłą rzeczy ograniczona. Podnoszenie się poziomu morza oraz erozja stanowią dla nich dodatkowe niebezpieczeństwo. Stwarza to zagrożenie dla jakości życia, jak również dla obszarów przyrodniczych oraz ekosystemów lądowych i morskich.

UE nie mogła pozostać obojętna wobec tej sytuacji, a także wobec związanych z nią wyzwań gospodarczych, społecznych i ekologicznych.

2.5 Tak więc w 2000 r. Komisja opublikowała komunikat w sprawie zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną w Europie, a następnie 30 maja 2002 r. Parlament Europejski i Rada wydały zalecenie w sprawie realizacji strategii zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną w Europie. W czerwcu 2007 r. Komisja przedstawiła ocenę zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną w Europie, z której wynika, że zalecenie sformułowane przez UE miało korzystny skutek, natomiast sama strategia wymaga ożywienia.

2.6 Jednakże Unia Europejska nie ograniczyła swych działań do tego jednego aspektu: w październiku 2007 r. Komisja opublikowała komunikat w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej.

2.7 Następnie w czerwcu 2008 r. przyjęto dyrektywę ramową w sprawie strategii morskiej. Zobowiązuje ona każde państwo członkowskie do opracowania strategii wobec swoich wód morskich, we współpracy z innymi państwami członkowskimi i krajami sąsiadującymi spoza UE. Miałyby ona na celu „zapewnienie dalszej ochrony i zachowania” środowiska morskiego oraz „zapobieganie jego pogarszaniu się” tak, by najpóźniej w 2021 r. osiągnąć „dobry stan ekologiczny środowiska morskiego”.

2.8 W tym samym duchu, w listopadzie 2008 r. Parlament Europejski przyjął specjalną rezolucję w sprawie aspektów rozwoju regionalnego związanych z wpływem turystyki na regiony przybrzeżne.

2.9 Jak zatem widać, w reakcji na liczne kwestie związane z obszarami przybrzeżnymi Unia Europejska opracowała szereg dokumentów i podjęła wiele inicjatyw. Odpowiedzialność za ich realizację spoczywa na zainteresowanych państwach członkowskich i władzach lokalnych.

2.10 W tym kontekście należy również wymienić wpływ wspólnej polityki rybołówstwa na życie gospodarcze i społeczne na obszarach przybrzeżnych.

2.11 Wszystkie strategie rozwoju zrównoważonego obszarów przybrzeżnych powinny zatem uwzględniać wzajemnie skoordynowane strategie sektorowe (na przykład wspólną politykę rolną) i podejścia. Jest to trudne ze względu na występującą nieraz sprzeczność interesów i priorytetów, zarówno na obszarach przybrzeżnych, jak i morskich.

2.12 Polityka Unii Europejskiej wobec obszarów przybrzeżnych skupia się zatem na pięciu instrumentach prawnych:

- 1) zintegrowanym zarządzaniu strefą przybrzeżną, które jest instrumentem wspólnotowym opracowanym na podstawie zaleceń Rady i Parlamentu (2002). W jego ramach zachęca się państwa członkowskie do opracowywania strategii krajowych. Instrument ten obejmuje wymianę sprawdzonych rozwiązań i projektów i zachęca do takich działań;
- 2) zintegrowanej polityce morskiej Unii Europejskiej. Instrument ten jest bardziej precyzyjny i definiuje obszary działania uznane za szczególnie istotne:

- europejski obszar transportu morskiego bez barier;
- europejską strategię badań morskich;

- zintegrowaną politykę morską państw członkowskich;
 - europejską sieć nadzoru morskiego;
 - harmonogram zagospodarowania przestrzennego obszaru morskiego;
 - strategię łagodzenia skutków zmian klimatu na obszarach przybrzeżnych;
 - zmniejszanie zanieczyszczeń powodowanych przez transport morski;
 - walkę z nielegalnym rybołówstwem i niszczeniem zasobów rybnych;
 - europejską sieć klastrów morskich;
 - europejskie prawo pracy w sektorze rybołówstwa i transportu morskiego.
- 3) europejskiej polityce rybołówstwa, która niewątpliwie wpływa na życie gospodarcze i społeczne określonych regionów przybrzeżnych;
- 4) dyrektywie siedliskowej (Natura 2000), stosowanej do obszarów morskich;
- 5) dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej.

2.13 Należy jednocześnie pamiętać, że każdy region przybrzeżny ma swoją specyfikę, a odrębne cechy geograficzne i fizyczne wymagają przyjęcia różnych strategii politycznych. Możemy mieć więc do czynienia z morzem głębokim lub płytkim, z pływami bądź bez pływów, z obszarem przybrzeżnym leżącym w strefie klimatu umiarkowanego lub polarnego, z wybrzeżem urwistym lub płaskim, z brzegiem skalistym lub piaszczystym itp. W związku z tym, o ile możliwe jest wytyczenie wspólnych celów, o tyle opracowanie jednolitej polityki wobec wszystkich obszarów przybrzeżnych, a w każdym razie jednolitego sposobu jej wdrożenia, nie jest możliwe.

3. Ochrona środowiska naturalnego, lądowego i morskiego

3.1 Zrównoważony rozwój obszarów przybrzeżnych wiąże się ze wskazanymi poniżej kwestiami, które są szczególnie delikatne.

3.2 W odpowiedzi na presję w kierunku zagospodarowywania gruntów niektóre państwa członkowskie wprowadzają bądź wspierają inicjatywy na rzecz ochrony gruntów leżących nad brzegiem morza. Można by tu wymienić inicjatywę *National Trust* podjętą w Wielkiej Brytanii lub projekt *Conservatoire du littoral* (ochrona wybrzeża) we Francji, oraz tworzenie parków krajobrazowych obejmujących obszary nadmorskie. Należy rozwijać tego rodzaju inicjatywy, by umożliwić zarządzanie najbardziej zagrożonymi bądź posiadającymi niezwykle walory obszarami naturalnymi. W tym celu wskazane byłoby zezwolenie władzom publicznym na zajęcie miejsca prywatnych właścicieli w sytuacji, gdy wymaga tego dobro publiczne. Chodzi tu w pewnym sensie o stworzenie listy dóbr będących taką samą częścią dziedzictwa narodowego jak pomniki historii i muzealne dzieła sztuki.

3.3 Dyrektywa 92/43/EWG, zwana powszechnie dyrektywą w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (lub po prostu dyrektywą siedliskową) dotyczy ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Na tej podstawie niektóre państwa rozszerzają zasięg stref Natura 2000 na wody morskie. Należy zapytać o właściwe wykorzystanie tego instrumentu ochrony (zwłaszcza o zasadność rozszerzania stref chronionych na duże obszary morskie, w tym na wody głębokie, zważywszy, że najczęściej brak nam odpowiedniej wiedzy o występującej tam różnorodności biologicznej i o czynnikach, które ją ograniczają).

3.4 Potrzeba ochrony różnorodności biologicznej wybrzeża morskiego oraz zachowania przybrzeżnych zasobów rybołówstwa skłoniły niektóre państwa członkowskie do rozwinięcia sieci morskich obszarów chronionych. Znaczenie tej inicjatywy wzrośnie jeszcze bardziej, jeśli wszystkie państwa posiadające linię brzegową wykażą się tu odpowiednim zaangażowaniem. Należałoby zatem grupować i wspierać morskie obszary chronione i harmonizować działania w tym obszarze. W tym celu pomocne byłoby utworzenie europejskiej sieci zrzeszającej podmioty odpowiedzialne za zarządzanie tymi obszarami oraz stworzenie europejskiego standardu dla oznaczania tych stref.

3.5 Galopująca urbanizacja obszarów przybrzeżnych, nadmierne eksploatacja przybrzeżnych terenów rolniczych oraz zwiększenie zawartości soli w przybrzeżnych wodach gruntowych wymagają szczególnej uwagi w celu zagwarantowania ludności mieszkającej na tych obszarach trwałego dostępu do wody pitnej dobrej jakości.

4. Zapobieganie zanieczyszczeniom oraz ich usuwanie

4.1 Chodzi tu oczywiście o dobrze znaną kwestię usuwania odpadów odprowadzanych bezpośrednio do morza oraz o zanieczyszczenie wód rzecznych i strumieni, jak również o skażenie wód portowych i o zanieczyszczenia powodowane transportem morskim.

4.2 Prawodawstwo europejskie – zwłaszcza ramowa dyrektywa wodna i jej dyrektywy pochodne – dotyczy niektórych z tych zagadnień. W 2007 r. Komisja wyraziła ubolewanie z powodu słabej transpozycji oraz niewystarczającej współpracy międzynarodowej w tym zakresie. Odnotowano wiele opóźnień w realizacji dyrektywy. Państwa członkowskie zobowiązane są opracować do 2010 r. plany zarządzania dorzeczami rzek. Powinny one w pierwszym rzędzie uwzględnić środki na rzecz ochrony wód oraz ewentualnego przywrócenia ich pierwotnej jakości. W związku z tym w odniesieniu do wód dzielonych z krajami nieeuropejskimi konieczna jest koordynacja wysiłków. Należy określić hierarchiczną skalę szkodliwych skutków zanieczyszczenia wód i zidentyfikować obszary czy podmioty, na które mogą one oddziaływać (człowiek, jego zdrowie, gospodarka, dobrobyt człowieka, gatunki morskie). Należy również określić czas potrzebny do odwrócenia procesu degradacji siedlisk i gatunków bądź stwierdzić nieodwracalność tych zmian.

4.3 Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej jest konkretną odpowiedzią na potrzebę zachowania bądź poprawy jakości wód morskich. Definiuje ona regiony i podregiony morskie, a państwa członkowskie proszone są w niej o wspólne opracowanie strategii morskich i o określenie celów związanych z ochroną środowiska.

4.4 Kwestia zanieczyszczeń morskich powodowanych przez statki została podjęta w różnych programach Erika.

4.5 Istnieje pewien rodzaj degradacji środowiska, który jest nazbyt często ignorowany. Chodzi tu o nieodwracalne uszkodzenie płytkich wód (siedlisk i ekosystemów) z powodu zbytniego przekształcania linii brzegowych z przyczyn, które nie mają nic wspólnego ani z bezpieczeństwem ludności, ani z ochroną dziedzictwa. Rozwiązanie kwestii przekształcania wybrzeża europejskiego na skutek stawiania rozlicznych konstrukcji na morzu (basenów jachtowych, portów i różnych budowli), a w perspektywie średnioterminowej na skutek wznoszenia różnych zapór niezbędnych dla ochrony linii brzegowych przed podnoszeniem się poziomu morza, wymaga przyjęcia podejścia wspólnotowego (przykładem jest tu obserwatorium MEDAM monitorujące wszystkie budowle wznoszone wzdłuż francuskiego wybrzeża śródziemnomorskiego⁽¹⁾). Skala tego zjawiska powoduje, że przekształcanie wybrzeża jest niezgodne z rozwojem zrównoważonym, a utrzymanie naturalnego aspektu linii brzegowych oraz płytkich wód powinno stać się jednym z głównych celów działania. W UE odnotowuje się pewien wzrost świadomości w tym zakresie. Na przykład w regionie Camargue w ramach przystosowywania się do podnoszącego się poziomu wody zezwala się, tam gdzie możliwe, na powrót morza na obszary, z których się ono wcześniej wycofało. We Włoszech w obszarze Maremma (wybrzeże Toskanii) rozważa się ograniczenie powiększania przystani dla jachtów poprzez rozbudowę zimowych hangarów jachtowych na stałym lądzie i staranne zarządzanie miejscami w portach.

5. Transport na obszarach przybrzeżnych

5.1 Sieci dróg na wybrzeżach są często nadmiernie zatłoczone. Prowadzi to do braku bezpieczeństwa na drogach, emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń oraz powoduje straty gospodarcze. Od dłuższego czasu UE postuluje przetransferowanie części transportu drogowego na transport kolejowy lub transport „autostradami morskimi”, ale nie osiągnęła w tym względzie wymiernych rezultatów. Narzuca się tu parę uwag:

- ruchy społeczne na rzecz ochrony natury i środowiska nie zawsze są konsekwentne i nazbyt często przeciwstawiają się realizacji projektów infrastrukturalnych, które pozwoliłyby ograniczyć ruch drogowy dzięki rozwojowi alternatywnych rodzajów transportu (jako przykład można tu przytoczyć blokadę przeznaczoną do transportu samochodów linii kolejowej na trasie Lyon-Turyn, tradycyjny sprzeciw wobec wszelkich prób rozbudowy portów, tak jak miało to miejsce w przypadku projektu Hawr 2000 i w Rotterdamie, przeciwstawianie się budowie kanału Rodan-Ren).
- realizacja polityki rozwoju transportu kolejowego napotyka trudności, mimo niedawnych inicjatyw Komisji (komunikat pt. „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” z 2007 r., rozporządzenie w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy z 2009 r.). Podłożem tych problemów są zarówno względy „kulturowe” – przede wszystkim tradycyjnie priorytetowe traktowanie kolejowego transportu pasażerskiego, jak również niewątpliwy brak odpowiedniej kultury handlowej.

5.2 Pomimo tych trudności należy stwierdzić, że jedynie przetransferowanie części transportu drogowego na transport kolejowy lub morski pozwoliłoby odciążać nadmorskie sieci drogowe. Cały problem polega na pogodzeniu rozwoju gospodarczego i społecznego z ochroną środowiska.

6. W kierunku zrównoważonej turystyki nadmorskiej

6.1 Turystyka jest nazbyt często przedstawiana jako rozwiązanie dla obszarów przybrzeżnych borykających się z problemami. Sezon turystyczny trwa jednak często zbyt krótko, by stanowić rzeczywistą alternatywę dla upadającej działalności gospodarczej. Turystyka widziana jako „cudowne lekarstwo” może prowadzić do nadmiernej eksploatacji obszaru przybrzeżnego i powodować nieodwracalne szkody dla środowiska, nie przynosząc przy tym trwałego rozwiązania trudności gospodarczych. Ponadto nadmierna eksploatacja regionów turystycznych może doprowadzić do „śmiercenia kury znoszącej złote jaja” poprzez degradację tych miejsc. Niewątpliwie wskazane byłoby rozwijanie bardziej zrównoważonej turystyki. Pewne inicjatywy w tym zakresie zostały już podjęte, zarówno przez władze publiczne, jak i organizacje pozarządowe.

6.2 W 1986 r. Francja przyjęła ustawę w sprawie zagospodarowania, ochrony i waloryzacji stref przybrzeżnych w odpowiedzi na zjawisko „zabetonowywania” brzegów morza. Ustawa ma na celu ochronę równowagi biologicznej i ekologicznej, zachowanie miejsc i krajobrazów w ich pierwotnym kształcie, oraz ochronę i rozwój działalności gospodarczej związanej z bliskością wody (rybołówstwo, hodowle morskie, działalność portowa itp.). Ustawa skierowana jest do gmin leżących nad morzem i w myśl jej głównych postanowień podmioty odpowiedzialne za urbanistykę zobowiązane są do ochrony obszarów naturalnych o wyjątkowych walorach. Ustawa wprowadza również zakaz wznoszenia wszelkiej zabudowy mniej niż 100 m od brzegu poza obszarami zabudowanymi. Ponad 20 lat od wprowadzenia tej ustawy bilans jej wdrażania jest przeważnie pozytywny. UE nie posiada kompetencji w zakresie planowania przestrzennego miast i zarządzania obszarami przybrzeżnymi, ale może przynajmniej zachęcać do wymiany dobrych praktyk legislacyjnych i regulacyjnych między państwami członkowskimi.

6.3 W 1985 r. Fundacja Edukacji Ekologicznej stworzyła oznakowanie ekologiczne „Błękitna Flaga”. Od tego czasu wprowadzono również europejską błękitną flagę dla oznaczania gmin nadmorskich i portów. Przyznanie tej etykiety uwarunkowane jest spełnieniem kryteriów związanych z edukacją ekologiczną, bezpieczeństwem, czystością, dostępnością usług na plaży, zarządzaniem odpadami oraz zasobami wodnymi, jakością wody kąpieliskowej i instalacjami do usuwania zanieczyszczeń. Opracowano specjalne kryteria dla portów turystycznych. Chociaż celem tej inicjatywy jest niewątpliwie rozwój turystyki, przynosi ona również szereg innych korzyści.

6.4 W całej Europie rozwija się turystyka ekologiczna, czyli inaczej mówiąc turystyka odpowiedzialna, która jest często wspierana przez samorządy lokalne. Z kolei agroturystyka jest źródłem dodatkowych dochodów dla rolników mieszkających na obszarach przybrzeżnych.

⁽¹⁾ <http://www.medam.org>.

7. Wspólna polityka rybołówstwa

7.1 Zarządzanie rybołówstwem zostało powierzone Komisji Europejskiej. Europejska polityka zrównoważonego rybołówstwa stawia pod znakiem zapytania niektóre modele gospodarcze będące podstawą funkcjonowania tego sektora, co niesie ze sobą poważne konsekwencje gospodarcze i społeczne. Nasze podejście do kwestii zrównoważonej polityki rybołówstwa powinno opierać się na solidniejszej wiedzy naukowej, która jako jedyna może pozwolić na długoterminowe zarządzanie zasobami. W związku z tym konieczne jest rozróżnienie międzynarodowych obszarów rybołówstwa i obszarów wód terytorialnych w każdym regionie morskim oraz skutecznym wykorzystywaniu dotacji. Przy wykorzystywaniu dotacji należy przede wszystkim mieć na względzie konieczność lepszego zarządzania zasobami rybnymi.

7.2 Należy również rozróżnić między tradycyjnym łodziowym rybołówstwem przybrzeżnym a połowami głębinowymi. Jeśli chodzi o pierwsze, to utworzenie europejskiej sieci morskich obszarów chronionych (MAP – *Marine Protected Areas*) pozwoliłoby lepiej zarządzać przybrzeżnymi zasobami rybołówstwa. Zapewniłoby bowiem w wolnych od połowów obszarach tych stref wysoką naturalną koncentrację oraz niezaburzone proporcje płci wśród ryb, umożliwiające masowe pojawianie się larw oraz młodych ryb. Użyteczne byłoby również zachęcanie do tworzenia „stowarzyszeń połowowych” (jakie istnieją już w niektórych krajach w formie spółdzielni, stowarzyszeń, organizmów rozjemczych, regionalnych rad konsultacyjnych itp.) dla rybaków, z aktywnym udziałem naukowców, by lepiej zarządzać strefami połowów przybrzeżnych obejmującymi różne podjednostki tych stref (tereny wokół portów, gminy przybrzeżne lub inne obszary wydzielone administracyjnie bądź ukształtowane historycznie) na ekologicznie jednolitych obszarach. Można by rozważyć stworzenie sieci tych „stowarzyszeń połowowych” w celu wymiany doświadczeń i sprawdzonych wzorców postępowania.

7.3 Należy również zająć się kwestią rybołówstwa rekreacyjnego (amatorskiego), gdyż skala tego zjawiska, nieograniczona czynnikami ekonomicznymi (środki, jakimi dysponują niektórzy rybacy-amatorzy, znacznie przekraczają wartość ich połowów) ani żadnymi innymi (w większości krajów istnieją łagodne przepisy w zakresie rybołówstwa amatorskiego), ma szkodliwy wpływ na niektóre gatunki.

8. Działalność gospodarcza na obszarach przybrzeżnych

8.1 Od wieków w całej Europie rozwija się działalność gospodarcza na obszarach przybrzeżnych w sektorze portowym, stoczniowym oraz rybołówstwie. Chociaż niektóre najważniejsze porty w świecie znajdują się w UE, to działalność stoczniowa oraz rybołówstwo napotykają istotne problemy strukturalne.

8.2 Od zakończenia drugiej wojny światowej europejskie stocznie zmagają się z konkurencją ze strony stoczni azjatyckich. Konkurencja ta skłoniła stocznie europejskie do dokonania zgrupowania, restrukturyzacji i specjalizacji. Niemniej niektóre z nich doświadczają poważnych trudności, np. polskie stocznie w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Wymaga to podjęcia znaczących wysiłków na rzecz przekwalifikowania pracowników i zapewnienia im szkoleń, i to nie tylko w Polsce.

8.3 Europa rozwinęła z powodzeniem jeden z pierwszych sektorów budowy jednostek rekreacyjnych na świecie. Przed kryzysem liczył on ponad 37 tys. przedsiębiorstw i zatrudniał ponad 270 tys. osób. Jednakże kryzys dotknął go bardzo dotkliwie. Również i w tym wypadku pracownicy tego sektora znaleźli się w bardzo trudnej sytuacji. Także tutaj niezbędne jest przekwalifikowanie i przeszkolenie personelu oraz utrzymanie tego sektora będącego dumą przemysłu europejskiego.

8.4 Jak wskazano powyżej, wyczerpywanie się zasobów rybnych, zakazanie niektórych metod połowu w UE (ale niekoniecznie w krajach pozaeuropejskich) oraz przełowienie doprowadziły do przyjęcia wspólnej polityki rybołówstwa mającej poważny wpływ na ten sektor. Także tutaj istnieje potrzeba przekwalifikowania i przeszkolenia personelu.

8.5 Akwakultura jest nowym rodzajem działalności, której zadaniem jest zaspokojenie wzrastającego popytu na różne gatunki ryb. Trzeba otwarcie powiedzieć, że mamy tu do czynienia z zupełnie inną działalnością zawodową niż rybołówstwo, zbliżoną do hodowli zwierząt. Wymaga ona dodatkowo spełnienia określonych wymogów sanitarnych i norm ochrony środowiska.

8.6 Ponadto, aby obszary przybrzeżne mogły rozwijać się w sposób zrównoważony, muszą kontynuować działalność uwarunkowaną ich położeniem geograficznym. Utrzymanie działalności rolniczej z poszanowaniem środowiska obszarów przybrzeżnych jest użyteczne, jeśli istnieją korzystne ku temu warunki. Natomiast turystyka nie może być odpowiedzią na wszystkie problemy dotyczące przekwalifikowania pracowników, tym bardziej że niektóre projekty w zakresie infrastruktury turystycznej mogą zagrażać jeszcze zielonemu obszarowi przybrzeżnemu. UE powinna zwrócić szczególną uwagę na gospodarcze i społeczne skutki strategii realizowanych przez nią w tym specyficznym i podatnym na zagrożenia środowisku gospodarczym.

9. Podnoszenie świadomości na temat środowiska morskiego

9.1 40 % ludności europejskiej koncentruje się wzdłuż liczącego 136 tys. km pasa wybrzeża, który przyciąga również największą liczbę turystów. Należy poszerzyć naszą wiedzę na temat tego bogatego środowiska morskiego, które jest zarazem podatne na zagrożenia z powodu silnej gęstości zaludnienia. Potrzebny jest program podnoszenia świadomości na temat środowiska morskiego. Powinien on uwzględniać specyfikę każdego wybrzeża i skupić się np. na regionach i podregionach morskich określonych zgodnie ze strategią morską, a przynajmniej na pięciu morzach bądź oceanach otaczających UE (Morzu Bałtyckim, Morzu Północnym, Atlantyku, Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym). Tego rodzaju program pozwoliłby lepiej zrozumieć i uzasadnić środki podejmowane na rzecz ochrony środowiska morskiego, by zwalczać zanieczyszczenia, zjawisko przeławiania zasobów lub degradację wybrzeży na skutek wznoszenia sztucznych budowli. Bardzo ważne jest zatem zachęcanie do upowszechniania odpowiedzialnej informacji w szkołach i przekazywania ich organom odpowiedzialnym za zarządzanie strefami przybrzeżnymi.

10. **Globalna zmiana klimatu a podnoszenie się poziomu wód**

10.1 Ocieplenie klimatu pociągnie za sobą z jednej strony ogólne podnoszenie się poziomu mórz, a z drugiej strony nasilenie się występowania wyjątkowych i gwałtownych zjawisk klimatycznych (burz, huraganów, tornad itp.). Będzie to skutkowało erozją wybrzeży, zanikaniem plaży i wzmocnieniem struktur ochrony linii brzegowych. Efekty tego stają się już widoczne w niektórych krajach. Skutki tego procesu będą odczuwane w różnoraki sposób przez państwa i regiony europejskie, i ogólnie, przez wszystkie zurbanizowane obszary przybrzeżne, w pierwszym rzędzie przez całą infrastrukturę portową i wypoczynkową. Niektóre państwa członkowskie wszczęły już określone działania na wielką skalę. Można tu wymienić plan Delta, który został zrealizowany w Holandii po katastrofalnej powodzi z 1953 r. i operację

„Mojżesz” przeprowadzoną we Włoszech w celu ochrony Wenecji. Należałoby opracować wytyczne wspólnotowe, by jak najskuteczniej poradzić sobie z tymi przewidywalnymi i nieodwracalnymi zmianami, a jednocześnie uwzględnić interesy gospodarcze i ekologiczne.

10.2 Aby skutecznie zmierzyć się ze zmianami klimatycznymi i ich skutkami, wskazane byłoby, by UE nie ograniczała się do środków prewencyjnych, lecz by uruchomiła szeroko zakrojony program badań i rozwoju. Państwa członkowskie powinny przy tym współpracować z ośrodkami naukowymi i wspólnie wdrażać wyniki badań. Tego rodzaju inicjatywa wykazałaby użyteczność, a nawet potrzebę ścisłej współpracy europejskiej w tej dziedzinie.

Bruksela, 20 stycznia 2010 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI
