



C/2024/874

6.2.2024

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Kwestie sprawiedliwości i efektywności
w transporcie morskim”**

(opinia z inicjatywy własnej)

(C/2024/874)

Sprawozdawca: **Panagiotis GKOFAS**

Współsprawozdawca: **Pierre Jean COULON**

Podstawa prawna	Art. 52 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	25.1.2023
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	6.10.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	25.10.2023
Sesja plenarna nr	582
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	166/1/3

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Rozwój transportu morskiego i śródlądowego należy uznać za priorytet w kontekście mobilności i ułatwiania handlu, ponieważ przyczyni się do osiągnięcia podstawowych europejskich celów w zakresie sprawiedliwości i efektywności, takich jak te określone w Europejskim Zielonym Ładzie i agendzie dotyczącej celów zrównoważonego rozwoju, w strategii IMO ws. redukcji emisji gazów cieplarnianych z 2023 r. oraz w innych komunikatach Komisji Europejskiej.

1.2. Inwestycje w infrastrukturę morską powinny koncentrować się na poprawie bezpieczeństwa oraz zapewnianiu ekologicznego i tańszego transportu dla obywateli, przedsiębiorstw, podróżnych i turystów.

1.3. Należy finansować nowe inwestycje w prężnie działające porty i węzły, aby osiągnąć cel, którym jest zapewnienie bardziej ekonomicznego i zrównoważonego transportu towarów i bardziej ekonomicznej i zrównoważonej działalności przedsiębiorstw.

1.4. Ekologiczna transformacja sektora żeglugi musi uwzględniać specyfikę poszczególnych krajów, sektorów i miejsc pracy, aby umożliwić utrzymanie przewagi konkurencyjnej Europy i zmniejszenie luk w transformacji i nierówności oraz ograniczenie wyludniania się niektórych regionów.

1.5. Należy dokładnie przeanalizować przepisy dotyczące pomocy państwa, jeśli chodzi o produkcję statków na potrzeby europejskiego transportu wodnego, w celu zapewnienia, aby uwzględniały one potrzeby ludności i kwestie mobilności pracowników w regionach oddalonych, a także w celu zapewnienia zrównoważonej i bezpiecznej żeglugi oraz lepszego monitorowania wybrzeży, a nie prowadzenia rentownej działalności żeglugowej, którą można dalej rozwijać za pomocą instrumentów rynkowych.

1.6. Przegląd ram regulacyjnych powinien koncentrować się na skutecznym wdrażaniu przepisów dotyczących żeglugi niespełniającej norm oraz praw marynarzy do równych warunków zatrudnienia. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powinna odgrywać większą rolę instytucjonalną i techniczną, aby wspierać wdrażanie unowocześnieonej i zrównoważonej polityki transportu morskiego.

1.7. Niezbędne są przeprojektowanie portów i aktualizacja rejestru morskiego na potrzeby transportu wodnego w celu zmniejszenia wpływu hałasu i zanieczyszczenia powietrza na obszary miejskie.

1.8. Aby wdrożyć skuteczny i sprawiedliwy mechanizm cenowy, można by starannie opracować i wdrożyć rodzaj tzw. ekwiwalentu transportowego, zwłaszcza dla krajów basenu Morza Śródziemnego, Morza Bałtyckiego i Morza Północnego posiadających małe i rozproszone niezamieszkałe wyspy oraz dla niedostępnych obszarów wód śródlądowych i rzek przybrzeżnych. To rozwiązanie mogłoby polegać na subsydiowaniu opłat transportowych dla profesjonalistów i przedsiębiorstw pracujących i prowadzących działalność na tych obszarach, przyznawaniu stałych zwolnień z VAT lub z podatku od usług transportu lokalnych towarów lub obniżaniu cen energii.

1.9. Aby osiągnąć cel polegający na przyspieszeniu tempa elektryfikacji sektora żeglugi morskiej, zgodnie z rozporządzeniami UE i programem na rzecz inteligentnej żeglugi, można zapewnić zachęty do produkcji i wdrażania niektórych technologii cyfrowych i energooszczędnych w sektorze transportu morskiego.

1.10. Do efektywności przydziału środków należy dążyć w oparciu o mechanizmy cenowe lub zapewniające zachęty dla przedsiębiorstw do transportu towarów i usług z lub do odległych regionów zamorskich, w szczególności dla przedsiębiorstw, które zatrudniają pracowników w tych regionach.

1.11. Zasadnicze znaczenie ma rekrutowanie wysoko wykwalifikowanych pracowników, którzy będą częścią nowoczesnego sektora transportu morskiego. Należy promować udział kobiet w sektorze morskim. Obecni pracownicy muszą być dalej szkoleni w zakresie zrównoważonej turystyki, zielonej gospodarki, efektywnego wykorzystania zasobów i operacyjnego zarządzania kryzysowego na wypadek klęsk żywiołowych i katastrof spowodowanych przez człowieka. Utworzenie nowoczesnych i dobrze wyposażonych szkół i uniwersytetów specjalizujących się w gospodarce morskiej i zarządzaniu transportem wodnym mogłoby zapewnić wartość dodaną obszarom przybrzeżnym i gospodarkom zależnym od niebieskiej gospodarki.

1.12. Cyfryzacja sektora morskiego umożliwi przyjęcie bardziej zintegrowanego podejścia i przyczyni się do poprawy jakości usług zarówno w sektorze turystyki, jak i w branży rekreacji wodnej.

2. Wprowadzenie – kontekst

2.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) podkreśla, że transport morski jest rynkiem sektorowym, począwszy od lokalnego transportu promowego obsługującego miasta i archipelagi, wykorzystującego śródlądowe drogi wodne i krótkie morskie szlaki żeglugowe, po długie podróże promami, a także transport masowcami i kontenerowcami oraz rejsy wycieczkowe.

W niniejszej opinii nie odniesiono się do wszystkich tych sektorów, lecz skoncentrowano się na kwestiach sprawiedliwości i efektywności związanych z transportem morskim, głównie w odniesieniu do celu, którym jest ułatwienie obywatelom, turystom i specjalistom dostępu do regionów oddalonych, a jednocześnie uwzględniono obecne wyzwania utrudniające skuteczną realizację transformacji ekologicznej i cyfrowej w sektorze morskim.

2.2. Kryzys energetyczny spowodował poważne trudności w globalnym przemyśle transportowym i żeglugowym, a także wymusił dalszą reorganizację rynku paliw, transportu ropy naftowej i kosztów transportu. Na sektor turystyczny znaczący wpływ mają koszty energii oraz wahania inflacji i globalnych realnych dochodów.

2.3. Według oficjalnych danych ⁽¹⁾ statkami transportuje się ponad 80 % światowego handlu pod względem wielkości i 70 % pod względem wartości. Chociaż wpływ handlu morskiego na środowisko jest niższy w ujęciu jednostkowym (ze względu na korzyści skali) w porównaniu z innymi formami transportu, europejska flota nadal wymaga dalszej modernizacji technologicznej, aby można było osiągnąć cele klimatyczne w zakresie emisji gazów cieplarnianych określone w strategii IMO ws. redukcji emisji gazów cieplarnianych z 2023 r. ⁽²⁾

2.4. Po opublikowaniu przez Komisję Europejską komunikatu w sprawie NAIADES III ⁽³⁾ oraz publikacji Parlamentu Europejskiego „FuelEU Maritime” ⁽⁴⁾ wydaje się, że wśród instytucji i zainteresowanych stron w UE panuje zgoda co do tego, że rozwój transportu wodnego w znacznym stopniu przyczynia się do realizacji strategii dekarbonizacji UE, co można osiągnąć poprzez innowacje w transporcie wodnym (floty, porty, cyfryzacja) i przesunięcia międzygałęziowe.

2.5. Transformacja ekologiczna pociągnęła za sobą nowe wyzwania związane z procesem dostosowywania rozwoju gospodarki morskiej w celu przyjęcia bardziej niebieskiego, przyjaznego dla środowiska ekosystemu. Planowane inwestycje powinny służyć celowi, którym jest skuteczna niebieska transformacja i niebieski wzrost w sektorze morskim.

⁽¹⁾ <https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization>

⁽²⁾ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted.aspx>

⁽³⁾ Dz.U. C 275 z 18.7.2022, s. 18.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 152 z 6.4.2022, s. 145.

2.6. Kontynent europejski charakteryzuje się bardzo specyficznym krajobrazem i środowiskiem morskim. Przewiduje się, że w najbliższej przyszłości krajobraz przybrzeżny kontynentu europejskiego ulegnie znacznym zmianom i będzie narażony na poważne zagrożenia w związku z ewolucją kryzysu klimatycznego i ekstremalnymi warunkami pogodowymi.

2.7. Transport morski ma znaczący wkład w europejską gospodarkę, choć zakres działalności gospodarczej mógłby zostać jeszcze bardziej rozszerzony i obejmować szerszą współpracę międzysektorową i międzyregionalną. Pandemia i kryzysy energetyczne uwidoczniły potrzebę opracowania minimalnych standardów zapewniających wystarczającą ilość krytycznych surowców i żywności, co stanowi strategiczny cel, który można skutecznie realizować poprzez dalszy rozwój transportu morskiego i śródlądowego.

2.8. Rozwój nowoczesnego sektora transportu wodnego oraz stopniowe i skuteczne wdrażanie celów w zakresie obniżania emisyjności mają zasadnicze znaczenie dla transformacji gospodarki europejskiej i wyeliminowania krytycznej zależności od sektora energetycznego. Należy jednak wziąć pod uwagę zdolność operatorów do zastąpienia swych flot, zwłaszcza że inwestycje w tym sektorze mają charakter długoterminowy.

2.9. Europejska polityka morska powinna koncentrować się na zapewnianiu pomocy państwa dla regionalnych portów i infrastruktury morskiej, aby umożliwić zwiększenie zdolności handlowych i ekologiczną transformację gospodarek lokalnych i regionalnych.

2.10. Należy dokonać szczegółowego przeglądu ram regulacyjnych dotyczących pracowników morskich i marynarzy w celu zapewnienia, aby działania zainteresowanych stron i przedsiębiorców były w pełni zgodne z europejskimi ramami praw człowieka, przepisami prawa pracy i założeniami transformacji ekologicznej.

2.11. Rekrutowanie większej liczby wysoko wykwalifikowanych pracowników w sektorze morskim i usług żeglugi śródlądowej mogłoby przyczynić się do osiągnięcia strategicznego celu, którym jest zapewnienie wysokiej jakości usług i bezpieczeństwa podróży.

2.12. Polityka transportu morskiego powinna stwarzać odpowiednie warunki i zachęty dla MŚP i przedsiębiorstw rolno-spożywczych, aby umożliwić im obniżenie kosztów transportu i poprawę ekologiczności.

3. Uwagi ogólne

3.1. *Inicjatywy proekologiczne, które umożliwią zrównoważony i zapewniający wysoką wartość dodaną wzrost niebieskiej gospodarki*

3.1.1. Zmniejszenie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków jest jednym z kluczowych założeń europejskiej agendy dotyczącej celów zrównoważonego rozwoju. Inwestycje w produkcję i eksploatację statków elektrycznych i niskoemisyjnych oraz stosowanie paliw ekologicznych, takich jak wodór i biopaliwa, na wodach europejskich (rzekach, morzach, kanałach, oceanach) mają zasadnicze znaczenie dla zmiany paradygmatu.

3.1.2. Unia Europejska powinna mieć znaczący wkład w realizację celów w zakresie redukcji emisji i obniżenia emisyjności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską⁽⁵⁾ (IMO). W tym celu należy przeprowadzić otwarte i przejrzyste konsultacje w celu spójnej i skutecznej aktualizacji ram regulacyjnych IMO.

3.1.3. Zwiększenie odporności infrastruktury publicznej, przystani i portów stanowi jeden z głównych celów europejskiej strategii rozwoju do roku 2050. Oznacza to, że europejska polityka morska powinna być ukierunkowana na infrastrukturę transportową, przepustowość i działanie portów, identyfikowalność oraz opłacalne metody krajowej żeglugi i produkcji jachtów. Należy wziąć pod uwagę ryzyko zwiększonej zależności od państw trzecich.

3.1.4. Transport morski jest najbardziej wydajnym rodzajem transportu, charakteryzującym się niższą emisją dwutlenku węgla w porównaniu z transportem drogowym i lotniczym pod względem emisji CO₂ na pasażera lub tonokilometr ze względu na korzyści skali i ogromne możliwości w zakresie transportu. Ramy regulacyjne UE powinny oczywiście być ukierunkowane na znaczną poprawę efektywności środowiskowej sektora. Zmiana preferencji pasażerów i przedsiębiorstw, którzy będą skłaniać się ku nowoczesnym wzorcom transportu intermodalnego obejmującym szlaki morskie i śródlądowe drogi wodne, przyczyni się do dalszego zmniejszenia śladu środowiskowego.

3.1.5. Nie można ignorować hałasu i zanieczyszczenia powietrza powodowanych przez działalność portów morskich, ponieważ oddziałują one zarówno na jakość życia lokalnych mieszkańców, jak i na zdrowie pracowników i osób zamieszkujących obszary położone w pobliżu portów. Wiąże się to ze znacznymi kosztami społeczno-ekonomicznymi i dodatkowym obciążeniem finansowym dla systemów opieki zdrowotnej. To samo dotyczy mieszkańców zaplecza śródlądowych żeglownych dróg wodnych. Poprawa funkcjonowania żeglugi śródlądowej idzie w parze z rozwojem społeczno-gospodarczym zaplecza, lecz ten rozwój nie może się odbywać kosztem jakości życia jego mieszkańców, choć żegluga śródlądowa powoduje mniej uciążliwości niż transport drogowy.

(5) <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx>

3.2. Transformacja cyfrowa musi być dostosowana do możliwości inwestycyjnych w sektorze morskim

3.2.1. Cyfryzacja i łączność portów oraz statków przyczyni się do realizacji celów dotyczących zwiększenia produktywności, bezpieczeństwa, lepszego monitorowania i zwalczania przestępstw gospodarczych. Trwające przeglądy dyrektyw w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i kontroli państwa bandery powinny przyczynić się do zwiększenia zdolności EMSA i organów krajowych do opracowywania odpowiednich narzędzi umożliwiających im wykonywanie trudnych zadań.

3.2.2. Przyjęcie udoskonalonych technologii, wprowadzenie koncepcji inteligentnego portu i ekologicznych systemów logistycznych na potrzeby handlu (korzystanie z dokumentów elektronicznych) przyspieszy transakcje handlowe i pozwoli znieść ograniczenia prawne i regulacyjne.

3.2.3. Transformacja cyfrowa zapewni wyższą jakość usług, szybkość, przejrzystość i dostępność portów i przystani.

3.3. Inwestycje sektora publicznego i prywatnego

3.3.1. Inwestycje w sektorze transportu morskiego powinny uwzględniać ryzyko i niedobory w łańcuchach żywnościowych, surowcach krytycznych oraz dostawach technologii i środków medycznych.

3.3.2. Należy zachęcać państwa członkowskie do rozwijania synergii w zakresie inwestycji, które przyczynią się do usprawnienia intermodalnych łańcuchów wartości, w tym w transporcie morskim, a także do poprawy funkcjonowania portów i jakości flot, a także do zapewnienia równego dostępu dla pasażerów i przedsiębiorstw⁽⁶⁾.

3.3.3. Można byłoby jeszcze bardziej dostosować krajowe plany odbudowy i odporności, aby uwzględnić zrównoważone inwestycje w infrastrukturę portową, zelektryfikowane i niskoemisyjne statki transportowe oraz cyfryzację usług transportu towarów i przewozu pasażerów.

3.3.4. Stopniowy rozwój unijnej gospodarki morskiej może stanowić ogromną szansę dla całego przemysłu morskiego UE. Dzięki wdrożeniu odpowiednich programów finansowania i zachęt inwestycyjnych na rzecz współpracy w sektorze oraz badań naukowych i innowacji, UE może stworzyć podstawy do rozwoju konkurencyjnego i odpornego środowiska dla zrównoważonego i bezpiecznego sektora morskiego, uwzględniając przy tym wyzwania związane ze zmianą klimatu i transformacją cyfrową.

3.4. Równy dostęp

3.4.1. Inwestycje sektora publicznego i prywatnego powinny być ukierunkowane na obniżenie kosztów transportu ponoszonych przez mieszkańców, turystów, handlowców i profesjonalistów oraz branże związane z sektorem morskim na obszarach nadmorskich kontynentu i na wyspach.

3.4.2. Poprawa efektywnego funkcjonowania transportu morskiego ma kluczowe znaczenie dla wszystkich gospodarek, zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i lokalnym. Małe wyspy na peryferiach Europy i państwa rozwijające się są najbardziej zależne od gospodarki morskiej. Najbardziej narażone gospodarki i społeczeństwa na obszarach oddalonych/wiejskich są w dużym stopniu uzależnione od sieci transportu morskiego w zakresie dostępu do rynków pracy i towarów. Te społeczności ponoszą nieproporcjonalnie wysokie koszty transportu i są słabo połączone, co jest czasochłonne.

3.5. Równość płci

3.5.1. Udział kobiet w rynku pracy w sektorach morskich jest nadal bardzo niski, chociaż pojawiają się nowe możliwości w obszarze monitorowania i cyfryzacji, dzięki którym ta sytuacja może ulec poprawie.

3.5.2. W przemyśle morskim należy również rozwijać umiejętności kobiet i dążyć do osiągnięcia równości płci. Trzeba zachęcać wysoko wykwalifikowany personel do pracy w sektorze transportu morskiego, poprzez położenie większego nacisku na poprawę warunków pracy w tym sektorze, w szczególności na poprawę równowagi między życiem rodzinnym a zawodowym, wynagrodzeń i bezpieczeństwa zatrudnienia. Umowy międzynarodowe i współpraca z odpowiednimi agencjami IMO i ONZ mogłyby przyczynić się do stworzenia niezbędnych ram regulacyjnych i instytucjonalnych umożliwiających skuteczność tych zachęt.

3.6. Harmonizacja procesów

3.6.1. Proces harmonizacji/elektroniczne monitorowanie i cyfrowe mapowanie przystani i małych portów w krajach europejskich (dostępność miejsc, koszty, dostępność i kwalifikacje pracowników lub profesjonalnych kapitanów) mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia wysokich standardów jakości i bezpieczeństwa w turystyce i handlu za pośrednictwem transportu wodnego.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 374 z 16.9.2021, s. 1.

3.6.2. Transport morski charakteryzują znaczne różnice pod względem liczebności i jakości floty handlowej i przemysłowej. Turystom, profesjonalistom i mieszkańcom należy zapewnić lepsze i bezpieczniejsze warunki podróżowania po całej Europie, zarówno drogą lądową, jak i morską. To z kolei wiąże się z koniecznością dalszych inwestycji publicznych i prywatnych w zrównoważony transport wodny, infrastrukturę, nowe statki i inne środki transportu morskiego, spełniających kryteria określone w ramach europejskiej agendy dotyczącej celów zrównoważonego rozwoju i transformacji ekologicznej.

3.6.3. Strategia optymalizacji portów i przystani w UE powinna być ukierunkowana na lepsze zarządzanie czasem żeglugi statków i jachtów podczas zbliżania się do miejsca postoju. Komisja powinna opracować średniookresowy plan zmniejszenia nieefektywności czasowej i zminimalizowania dodatkowego zużycia energii.

3.7. Handel

3.7.1. Ogólnie rzecz biorąc, europejska polityka handlowa powinna zapewniać zachęty do zwiększania odporności sektora transportu morskiego przez minimalizowanie ograniczeń w wywozie i przywozie, które powodują zakłócenia w łańcuchach wartości, zwłaszcza podczas kryzysów.

3.7.2. Transport morski ma kluczowe znaczenie dla skutecznego zarządzania obiegiem produktów i surowców na całym świecie. Po kilku latach recesji spowodowanej kryzysem związanym z pandemią i ograniczeniem globalnej sprzedaży sektor transportu morskiego doświadcza znacznego ożywienia.

3.7.3. Proces obniżania emisyjności nieuchronnie spowoduje wahania globalnych cen surowców, w tym energetycznych, i towarów, które w większości są transportowane statkami. Polityka UE powinna koncentrować się na inflacyjnym wpływie tego procesu, zwłaszcza na grupy społeczne i pracowników o niższych dochodach.

3.7.4. Dzięki transformacji cyfrowej nastąpiły zmiany w handlu i transporcie w okresie pandemii i po jej zakończeniu. Rosnący wolumen handlu elektronicznego i sprzedaży zmienił strukturę światowego handlu.

3.7.5. Poziom przejrzystości cen w transporcie i handlu morskim nie jest optymalny; zainteresowane strony nie mają wystarczających informacji na temat całkowitych kosztów związanych z opłatami, prowizjami lub innymi obciążeniami, co utrudnia przewagę konkurencyjną, którą może zaoferować sektor morski.

3.7.6. Sektor transportu morskiego jest bardzo wrażliwy na wahania cen światowych i zagrożenia geopolityczne lub napięcia handlowe.

3.7.7. Umowy handlowe zawierane przez Unię Europejską z krajami trzecimi powinny być w przyszłości traktowane jako nośniki postępu środowiskowego i społecznego UE oraz narzędzia służące celom UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Władze budżetowe UE powinny skupić się na opracowywaniu projektów pilotażowych w zakresie transportu morskiego i śródlądowego w ramach kompleksowego i zrównoważonego podejścia obejmującego transport intermodalny, które będzie łączyło potrzeby regionalne i peryferyjne, transformację ekologiczną i wspieranie innowacji cyfrowych w sektorze.

4.2. Jeżeli chodzi o gotowość miejscowej ludności, priorytetem dla ludności europejskiej, w szczególności dla osób zamieszkujących obszary przybrzeżne, powinno być szkolenie i kształcenie morskie w zakresie nawigacji, zarządzania kryzysowego/zarządzania klęskami żywiołowymi na wodach, pływania, pierwszej pomocy na morzu itp. Aby zwiększyć udział kobiet w tym sektorze, można by wprowadzić parytet na stanowiskach wymagających wysokich kwalifikacji w przemyśle żeglugowym.

4.3. EKES uważa, że zmiany technologiczne związane z ekologizacją powinny zwiększyć dynamikę zatrudnienia w transporcie morskim oraz doprowadzić do zmian w jego postrzeganiu, ponieważ tradycyjne miejsca pracy na morzu będą zastępowane miejscami pracy o wysokiej wartości dodanej na lądzie, co pozwoli na zatrudnienie większej liczby kobiet. Komputeryzacja flot, standaryzacja konstrukcji statków i uczynienie fizycznego środowiska statków bardziej przyjaznym dla pracowników mogłyby sprawić, że sektor morski byłby lepiej dostosowany do potrzeb kobiet.

4.4. Odpowiednio wykwalifikowani marynarze mają zasadnicze znaczenie dla zagwarantowania, że żegluga jest zarówno bezpieczna, jak i przyjazna dla środowiska. Prawidłowe funkcjonowanie tego dynamicznego sektora zależy od zdolności do dalszego przyciągania wystarczającej liczby nowych pracowników wysokiej jakości i zatrzymywania doświadczonych marynarzy, w tym kobiet i innych niedostatecznie reprezentowanych grup.

4.5. Działania związane z naprawą tradycyjnych łodzi/statków (zwiedzanie, krótkie podróże, wypoczynek) można by wspierać za pośrednictwem mechanizmów podatkowych lub inwestycyjnych z uwzględnieniem kryteriów ekologiczności, bezpieczeństwa i zatrudnienia, aby zapewnić utrzymanie umiejętności i tradycji na niektórych obszarach.

4.6. Rola partnerów społecznych ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia skuteczności transformacji ekologicznej w transporcie wodnym, a układy zbiorowe mogłyby zostać dostosowane do tego nowoczesnego środowiska, bez ryzyka ograniczenia praw pracowniczych, transformacji ekologicznej i przewagi konkurencyjnej państw członkowskich. W tym celu można by zastosować mechanizmy kontroli polegające na monitorowaniu w czasie rzeczywistym liczby pracowników zatrudnionych na statkach oraz prowadzeniu ewidencji pracowników sektora morskiego.

4.7. Przewiduje się, że przegląd ram regulacyjnych UE w zakresie kontroli państwa bandery i państwa portu przyczyni się do zwiększenia skuteczności mechanizmów inspekcji, lecz członkom załóg lub innemu personelowi – bez względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania – pracującemu w sektorze morskim lub na statkach regularnie kursujących między portami UE, niezależnie od państwa bandery, należy zapewnić równe warunki zatrudnienia i pracy.

Bruksela, 25 października 2023 r.

Oliver RÖPKE
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
