



C/2023/873

8.12.2023

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002”**

[COM(2023) 269 final – 2023/0163 (COD)]

(C/2023/873)

Sprawozdawczyni: **Kaia VASK**

Wniosek o konsultację	Rada Unii Europejskiej, 13.7.2023 Parlament Europejski, 10.7.2023
Podstawa prawna	Art. 100 ust. 2 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	6.9.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	20.9.2023
Sesja plenarna nr	581
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	222/0/2

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) pozytywnie ocenia rolę, jaką odgrywa Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w odniesieniu do poprawy bezpieczeństwa morskiego w państwach członkowskich. W ostatnich latach Agencja w znaczący sposób przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa na morzu, a także do zapobiegania zanieczyszczeniom powodowanym przez statki i zwalczania tych zanieczyszczeń.

1.2. Komitet uważa, że wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 [COM(2023) 269 final – 2023/0163 (COD)] stanowi kolejny ważny krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju oraz zapewnienia UE narzędzi wspierających czystą i nowoczesną żeglugę.

1.3. Komitet z zadowoleniem przyjmuje propozycję rozszerzenia działalności EMSA. Ma jednak poważne wątpliwości co do tego, czy EMSA dysponuje zasobami ludzkimi i finansowymi umożliwiającymi właściwe wykonywanie tych dodatkowych działań. Proponowane zwiększenie zasobów EMSA jest niewystarczające, biorąc pod uwagę zakres sugerowanego rozszerzenia zadań Agencji oraz skalę ambicji UE w zakresie polityki morskiej.

1.4. EKES z zadowoleniem przyjmuje cel wniosku, jakim jest lepsze dostosowanie rozporządzenia ustanawiającego do prawodawstwa UE oraz niedawno opublikowanego pakietu legislacyjnego dotyczącego bezpieczeństwa morskiego<sup>(1)</sup>, a także wspólny komunikat w sprawie aktualizacji strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i jej planu działania „Udoskonalona strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego w obliczu zmieniających się zagrożeń morskich”<sup>(2)</sup>.

1.5. Komitet uważa, że Agencja mogłaby odegrać istotną rolę we wspieraniu szkolenia inspektorów państwa portu z państw członkowskich oraz urzędników administracji państwa bandery w zakresie przeprowadzania ukierunkowanych inspekcji w odniesieniu do wdrażania i egzekwowania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. w związku z wdrażaniem praw marynarzy oraz warunków pracy i życia na statkach.

<sup>(1)</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip\\_23\\_2919](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip_23_2919)

<sup>(2)</sup> Aktualizacja strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i jej planu działania.

1.6. EKES pragnie, aby EMSA w większym stopniu zaangażowała się w realizację zaleceń zawartych w *badaniu Komisji dotyczącym aspektów społecznych w sektorze transportu morskiego* (opublikowanym w 2020 r.)<sup>(3)</sup>.

1.7. Komitet opowiada się za bardziej aktywnym i znaczącym udziałem i wkładem partnerów społecznych. Poprawi to stosunki EMSA z zewnętrznymi zainteresowanymi stronami oraz zwiększy widoczność i przejrzystość działań Agencji.

## 2. Wprowadzenie

2.1. 1 czerwca 2023 r. Komisja opublikowała wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 (COM(2023) 269 final) oraz zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, zgodnie z art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, o wydanie opinii w sprawie tekstu.

2.2. EKES z zadowoleniem odnosi się do tego wniosku, ponieważ uważa, że stanowi on kolejny ważny krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju oraz zapewnienia UE narzędzi wspierających czystą i nowoczesną żeglugę oraz narzędzi wspomagających Komisję i właściwe organy krajowe w zwalczaniu zagrożeń związanych z piractwem i umyślnymi bezprawnymi działaniami w dziedzinie transportu morskiego.

2.3. Prace Agencji w zakresie zrównoważonego rozwoju, transformacji cyfrowej, nadzoru, uproszczenia, bezpieczeństwa, ochrony i budowania zdolności ewoluowały w ostatnich latach wraz z wieloma nowymi zadaniami powierzonymi EMSA. Konieczne było przeprowadzenie rewizji rozporządzenia ustanawiającego EMSA ((WE) nr 1406/2002) i dostosowanie go do przyszłych wyzwań, ponieważ mandat Agencji, z wyjątkiem zmiany dotyczącej współpracy straży przybrzeżnej, został ostatnio zmieniony w 2013 r. i wymagał aktualizacji w celu uwzględnienia obecnego zakresu działań EMSA, zmieniających się ram regulacyjnych, niedawno opublikowanego pakietu legislacyjnego dotyczącego bezpieczeństwa morskiego oraz zmian w sektorze morskim.

2.4. Od 2002 r. zadania Agencji faktycznie się rozszerzyły, a EMSA oferuje obecnie pomoc techniczną, naukową i operacyjną w wielu obszarach związanych z transportem morskim, zwłaszcza w odniesieniu do transformacji ekologicznej i cyfrowej.

2.5. W obszarze obniżenia emisyjności żeglugi oczekuje się, że Agencja będzie wspierać Komisję i państwa członkowskie we wdrażaniu nowych przepisów dotyczących stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim. Agencja będzie również nadal wspierać Komisję i państwa członkowskie w zakresie nadzoru morskiego, odporności związanej z cyberbezpieczeństwem i gotowości na wypadek sytuacji kryzysowej oraz będzie odgrywać istotną rolę w upraszczaniu sprawozdawczości między państwami członkowskimi za pomocą narzędzi informatycznych, a jednocześnie będzie nadal oferować administracjom państw członkowskich szkolenia i budowanie zdolności.

2.6. Przedmiotowy wniosek ustawodawczy jest częścią zestawu wniosków Komisji dotyczących zmian na rzecz zapewnienia wydajnego, zrównoważonego i bezpiecznego ruchu i transportu morskiego na wodach UE, z korzyścią dla obywateli Unii, społeczności nadbrzeżnych, środowiska morskiego i zdrowych oceanów<sup>(4)</sup>.

## 3. Uwagi ogólne

3.1. Komitet z zadowoleniem przyjmuje przegląd celów, aby odzwierciedlić nowe zadania Agencji w obszarach zrównoważonego rozwoju, obniżenia emisyjności, transformacji cyfrowej, nadzoru i morskiej orientacji sytuacyjnej.

3.2. EKES opowiada się za bardziej aktywnym i znaczącym udziałem i wkładem partnerów społecznych dzięki zapewnieniu im formalnej roli i udziału w konsultacyjnych grupach sterujących, grupach roboczych i grupach zadaniowych za pośrednictwem przedstawicielek i przedstawicieli posiadających wiedzę fachową w odpowiednich dziedzinach. Poprawi to stosunki EMSA z zewnętrznymi zainteresowanymi stronami oraz zwiększy widoczność i przejrzystość działań Agencji.

<sup>(3)</sup> Study on social aspects within the maritime transport sector [Badanie dotyczące aspektów społecznych w sektorze transportu morskiego]: <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/a14413d7-bf30-11ea-901b-01aa75ed71a1>.

<sup>(4)</sup> COM(2023) 268 final.

3.3. Zmęczenie i pogorszenie warunków pracy i życia na pokładzie wiążą się bezpośrednio z zagrożeniami dla bezpieczeństwa. Obecność na pokładzie marynarzy wyczerpanych umysłowo i fizycznie nie tylko zwiększa ryzyko błędów ludzkiego, lecz także zagraża bezpieczeństwu życia i statków na morzu, a także środowisku morskemu i przybrzeżnemu. Ponadto jest również sprzeczne z celami UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego.

3.4. Ostatnie sprawozdania <sup>(5)</sup> wykazały istnienie kultury systematycznego dostosowywania godzin pracy i odpoczynku oraz ogromną potrzebę systematycznej weryfikacji zapisów i odpowiedniego przeszkolenia inspektorów państwa portu w zakresie przeprowadzania ukierunkowanych inspekcji w takich kluczowych obszarach. Państwa bandery powinny również dokonać przeglądu wytycznych udzielonych swoim rzeczoznawczyom i rzeczoznawcom oraz osobom upoważnionym do działania w ich imieniu, aby uwzględnić systematyczną weryfikację dokładności zapisów.

3.5. W związku z tym EKES pragnie, aby EMSA bardziej zaangażowała się w realizację następujących zaleceń zawartych w *badaniu Komisji dotyczącym aspektów społecznych w sektorze transportu morskiego* (opublikowanym w 2020) <sup>(6)</sup>:

Wypracowanie wspólnego podejścia do wdrażania i egzekwowania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. poprzez zwiększenie poziomu współpracy i wymiany informacji między organami państwa portu UE:

- Publikacja wytycznych EMSA zawierających porady dotyczące sposobów rozwiązywania kwestii niejasnych lub niejednoznacznych przepisów Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. W ten sposób można by również dostarczyć wykaz najczęstszych problemów wykrytych podczas inspekcji prowadzonych przez państwo portu w odniesieniu do statków pływających pod każdą banderą, a także szereg wyjaśnień i doprecyzowań dotyczących poszczególnych dokumentów i świadectw każdego państwa bandery.
- Położenie większego nacisku na szkolenia prowadzone przez EMSA dla unijnych funkcjonariuszy kontroli państwa portu w celu zapewnienia, aby obejmowały one aspekty związane z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. w sposób wystarczająco szczegółowy. Ważne jest, aby skupić się na poważniejszych nieprawidłowościach Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., takich jak niewypłacanie wynagrodzeń, kwestie związane z zabezpieczeniem społecznym i inne niedociągnięcia związane z zatrzymaniem. Ponadto sesje szkoleniowe mogłyby obejmować działania zachęcające do dyskusji między organami państwa portu UE w celu poprawy komunikacji oraz wymiany informacji i dobrych praktyk.

3.6. Komitet z zadowoleniem przyjmuje przepis, zgodnie z którym EMSA powinna publikować dane lub przekazywać organom informacje zwrotne na temat wyników ich wizyt w państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogłyby skorzystać z wiedzy na temat trudności lub wyzwań, z jakimi borykają się inne kraje, a następnie porównać sytuację tych państw z ich własną (zgodnie z zaleceniami zawartymi także w wyżej wspomnianym badaniu).

3.7. Organizacje społeczeństwa obywatelskiego często obserwują sytuacje, w których niektóre podmioty administracji publicznej są obciążone dodatkowymi zadaniami, podczas gdy ich zasoby, zarówno pod względem personelu, jak i finansowania, są absolutnie niewystarczające. Również w tym przypadku wydaje się, że proponowane zwiększenie finansowania i liczby pracowników nie odpowiada znacznemu rozszerzeniu zakresu kompetencji EMSA. Komitet zaleca zatem ponowną ocenę potrzeb finansowych i kadrowych, tak aby Agencja mogła skutecznie wykonywać swoje przyszłe zadania.

3.8. W kwestii nadzoru satelitarnego Komitet z zadowoleniem przyjmuje wysiłki EMSA na rzecz poprawy jej usługi CleanSeaNet w zakresie rutynowego monitorowania mórz oraz wykrywania nielegalnych zrzutów i zanieczyszczających statków, a także na rzecz wsparcia reagowania kryzysowego w przypadku niemożliwych do przewidzenia wycieków na dużą skalę. Ponadto Agencja powinna w dalszym ciągu wspierać państwa członkowskie w ich działaniach poszukiwawczo-ratowniczych. EMSA powinna nadal zapewniać usługi w zakresie wykrywania i monitorowania zanieczyszczeń na morzu oraz nadzoru satelitarnego wszystkim państwom członkowskim i organom UE posiadającym kompetencje w zakresie nadzoru, a także powinna nadal świadczyć operacyjne usługi monitorowania na całym świecie, od satelitów do szerokiego grona użytkowników (kontrola rybołówstwa, bezpieczeństwo morskie, ochrona na morzu, egzekwowanie prawa, w tym zwalczanie nielegalnego handlu, a także monitorowanie zanieczyszczenia morza, cła oraz wspieranie działań poszukiwawczo-ratowniczych prowadzonych przez państwa członkowskie).

<sup>(5)</sup> Sprawozdanie WMU: *A culture of Adjustment [Kultura dostosowywania]* <https://www.seafarerstrust.org/publications/culture-adjustment-baumler-et-al-wmu>.

Sprawozdanie ITF: *Beyond the limit [Ponad ograniczeniami]* <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/beyond-limit>.

<sup>(6)</sup> Study on social aspects within the maritime transport sector [Badanie dotyczące aspektów społecznych w sektorze transportu morskiego]: <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/a14413d7-bf30-11ea-901b-01aa75ed71a1>.

3.9. Jeśli chodzi o zanieczyszczenia i nielegalne zrzuty, o których mowa w dyrektywie 2005/35/WE (<sup>(7)</sup>), Komitet uważa, że prawidłowe wykorzystanie dostępnych informacji z systemu wymiany i systemów informacyjnych mogłoby przyczynić się do uniknięcia kryminalizacji marynarzy w przypadku zanieczyszczenia. Marynarze mają prawo do podjęcia pracy bez obawy przed niesprawiedliwym traktowaniem lub, co gorsza, przetrzymywaniem ich w areszcie bez możliwości odwoływania się do rzetelnego wymiaru sprawiedliwości i reprezentacji.

3.10. EKES pragnie, aby EMSA odgrywała bardziej znaczącą rolę w Europejskiej Platformie Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP), co powinno znaleźć odzwierciedlenie w zaktualizowanym mandacie. Ważne jest, aby EMSA była w stanie porównywać i oceniać zdobyte doświadczenia oraz dzielić się nimi, zwłaszcza w najpoważniejszych przypadkach.

3.11. Biorąc pod uwagę pilną potrzebę podjęcia działań w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, Komitet z zadowoleniem przyjmuje rolę EMSA we wspieraniu wdrażania środków związanych z Europejskim Zielonym Łądem, takich jak pakiet „Gotowi na 55”, który odnosi się do celu UE, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. (<sup>(8)</sup>)

3.12. Wspólna walka ze zmianą klimatu i zrównoważony rozwój sektora transportu morskiego wymaga szeroko zakrojonych badań, rozwoju i innowacji w zakresie nowych, alternatywnych paliw. EMSA powinna nadal wspierać państwa członkowskie i Komisję w tym zakresie.

3.13. EMSA powinna również kontynuować badania w dziedzinie zrównoważonych alternatywnych źródeł energii dla statków. Sektor morski stoi przed coraz większymi wyzwaniami i możliwościami w związku z różnymi zachodzącymi przemianami, w tym wysiłkami na rzecz paliw bezemisyjnych i systemów napędowych wymaganych do ich stosowania, a także dążeniem do transformacji cyfrowej i automatyzacji. EMSA powinna dalej badać zagrożenia dla bezpieczeństwa związane ze stosowaniem paliw alternatywnych i powinna wraz z zainteresowanymi stronami i partnerami społecznymi rozpocząć prace nad wytycznymi dotyczącymi bezpiecznego stosowania tych paliw.

3.14. Specjaliści i specjaliści z branży morskiej muszą dogłębnie rozumieć złożone systemy na pokładzie, aby możliwe było zapewnienie niezbędnej współpracy wszystkich systemów. Bezpieczeństwo i higiena pracy muszą być pierwszym priorytetem przy obsłudze nowych i złożonych systemów hybrydowych i bezemisyjnych.

3.15. Komitet uważa, że w ramach starań na rzecz opracowania nowych ekologicznych rodzajów produkcji energii z wykorzystaniem innowacyjnych technologii silników nie należy pomijać aspektów bezpieczeństwa. Mechanicy i załoga będą mierzyć się z największymi wyzwaniami w zakresie bezpieczeństwa związanymi ze źródłami energii do napędu, takimi jak wysoka temperatura, wysokie ciśnienie, wysokie napięcie, toksyczność i działanie żrące. Należy dokładnie rozważyć zagrożenia, a EMSA może przyczynić się do oceny i analizy wszystkich rodzajów ryzyka w oparciu o charakterystykę techniczną źródeł energii znajdujących się na pokładzie.

3.16. System regulacyjny musi w pełni uwzględniać aspekty bezpieczeństwa pracowników sektora morskiego oraz ich praktyczną funkcjonalność dla warunków pracy i życia na pokładzie.

3.17. EKES z zadowoleniem przyjmuje wymóg ułatwienia wymiany między państwami członkowskimi najlepszych praktyk i informacji na temat cyberincydentów. Agencja mogłaby również pomóc poprzez zapewnienie pomocy technicznej, aby zawsze utrzymywać łączność dla marynarzy bez narażania na szwank cyberbezpieczeństwa statków. Cyberbezpieczeństwo nie powinno być pretekstem do ograniczania łączności marynarzy na pokładach statków.

3.18. Komitet z zadowoleniem przyjmuje funkcjonowanie całodobowego centrum zapewniającego Komisji, właściwym organom krajowym i odpowiednim organom unijnym morską orientację sytuacyjną i dane analityczne oraz wspierającego je w odniesieniu do sytuacji nadzwyczajnych na morzu, środków przeciwno zagrożeniom związanym z piractwem i zamierzonymi bezprawnymi działaniami, bezpieczeństwa i ochrony na morzu, zanieczyszczenia mórz, monitorowania danych dotyczących ruchu statków i rozmieszczenia MASS.

(<sup>(7)</sup>) Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11).

(<sup>(8)</sup>) Komunikat Komisji: Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.

3.19. EKES oczekuje uruchomienia w 2024 r. wspólnego mechanizmu wymiany informacji (CISE) i uważa, że jest to ważny krok naprzód w zakresie nadzoru morskiego. Opiera się on na współpracy w czasie rzeczywistym między różnymi istniejącymi systemami wykorzystywanymi przez władze cywilne i wojskowe, przy jednoczesnym zapewnieniu skuteczności i opłacalności działań w zakresie nadzoru morskiego. Ta sieć operacyjna po raz pierwszy umożliwi wymianę informacji wszystkim organom państw członkowskich i organom UE zainteresowanym nadzorem morskim.

3.20. Komitet z zadowoleniem przyjmuje zadania związane z transformacją cyfrową i udzielaniem pomocy technicznej państwom członkowskim (na ich wniosek) w zakresie cyfryzacji ich rejestrów i procedur ułatwiających upowszechnienie certyfikatów elektronicznych.

3.21. EKES z zadowoleniem przyjmuje zadania związane z uproszczeniem obowiązków sprawozdawczych poprzez ponowne wykorzystanie już zgłoszonych informacji i stosowanie zasady jednorazowości europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych. Rozporządzenie to było bardzo oczekiwanym uproszczeniem administracyjnym w transporcie morskim i od kilku lat partnerzy społeczni z sektora transportu morskiego wzywają do zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla żeglugi.

3.22. Skuteczne wdrożenie przez państwa członkowskie europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych zapewni harmonizację i może zmniejszyć obciążenia administracyjne dla załóg i operatorów spowodowane poprzednią dyrektywą w sprawie formalności sprawozdawczych. Wsparcie techniczne i ułatwienia zapewniane przez EMSA państwom członkowskim i Komisji mają kluczowe znaczenie dla skutecznego wdrożenia rozporządzenia ustanawiającego system morskich pojedynczych punktów kontaktowych (rozporządzenie (UE) 2019/1239<sup>(9)</sup>).

3.23. Komitet proponuje przeprowadzenie dalszych prac nad opracowaniem i analizą danych i wskaźników statystycznych. Obecnie nie ma wiarygodnych i ujednoliconych danych do opisu i monitorowania europejskiego rynku pracy na morzu. Istnieje duże zapotrzebowanie na dokładne, wiarygodne dane w celu opracowania odpowiednich strategicznych odpowiedzi na problemy i wyzwania stojące przed branżą, z których jednym z najbardziej palących w kontekście europejskim jest utrzymanie marynarzy. W ostatnich latach EMSA opracowała dużą ilość analiz oraz sprawozdań statystycznych i wsparcie w tym zakresie powinno być nadal udzielane.

3.24. W poprzedniej opinii<sup>(10)</sup> EKES podkreślił, że ściślejsza współpraca i wymiana informacji między trzema zainteresowanymi agencjami UE, a także między nimi a krajowymi organami pełniącymi funkcje straży przybrzeżnej, powinna doprowadzić do powstania wydajnego i skutecznego systemu straży przybrzeżnej.

3.25. Komitet z zadowoleniem przyjmuje europejską współpracę w zakresie funkcji straży przybrzeżnej jako ważny krok w kierunku poprawy współpracy i koordynacji między odpowiednimi agencjami UE w celu osiągnięcia synergii, aby ich działania były bardziej skuteczne i opłacalne. W ten sposób agencje UE będą w stanie dostarczać krajowym służbom granicznym i przybrzeżnym informacje wysokiej jakości i przy niższych kosztach.

3.26. EKES uważa, że ze względu na kwestie humanitarne oraz skuteczną i wydajną kontrolę strefy przybrzeżnej należy monitorować wszystkie sposoby przemieszczania się po wodach morskich, tak by służby ratownicze mogły na czas interweniować.

Bruksela, dnia 20 września 2023 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Oliver RÖPKE

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 64).

<sup>(10)</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1406/2002 ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (COM(2015) 667 final – 2015/0313 (COD)) (Dz.U. C 177 z 18.5.2016, s. 57).