

Czwartek, 13 grudnia 2007 r.

P6\_TA(2007)0625

## Katastrofy statków w Cieśninie Kerczańskej na Morzu Czarnym

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2007 r. w sprawie katastrof statków w Cieśninie Kerczańskej na Morzu Czarnym oraz związane z tym skażenie ropą

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoje poprzednie rezolucje w sprawie bezpieczeństwa na morzu, w szczególności rezolucję z dnia 21 listopada 2002 r. w sprawie katastrofy tankowca Prestige u wybrzeży Galicji<sup>(1)</sup> oraz z dnia 23 września 2003 r. w sprawie zwiększenia bezpieczeństwa na morzu w odpowiedzi na wypadek tankowca Prestige<sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając pierwszy i drugi pakiet bezpieczeństwa na morzu „Erika I” i „Erika II”,
  - uwzględniając siedem wniosków legislacyjnych dotyczących bezpieczeństwa na morzu (trzeci pakiet bezpieczeństwa na morzu) przedstawionych Parlamentowi przez Komisję w listopadzie 2005 r. (COM (2005)0586 do 0593),
  - uwzględniając swoje stanowiska przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 29 marca 2007 r.<sup>(3)</sup> oraz w dniu 25 kwietnia 2007 r.<sup>(4)</sup> w sprawie trzeciego pakietu w zakresie bezpieczeństwa na morzu,
  - uwzględniając szereg środków priorytetowych ustanowionych w 2005 r. przez Grupę Wysokiego Szczebla skupiających się na pięciu największych międzynarodowych osiach komunikacyjnych łączących UE z sąsiednimi krajami na północy, wschodzie i południowym wschodzie, jak również w regionie śródziemnomorskim i czarnomorskim
  - uwzględniając niedawną katastrofę statku w Cieśninie Kerczańskej na Morzu Czarnym, która wydarzyła się w dniu 11 listopada 2007 r.,
  - uwzględniając art. 71, 80 i 251 Traktatu WE,
  - uwzględniając art. 103 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że podczas silnych sztormów w Cieśninie Kerczańskej oraz w północnym rejonie Morza Czarnego zatono lub wpłynęło na skały 10 statków (tankowców i statków towarowych), w tym tankowiec Volganef-139, który nie został zaprojektowany z myślą o wytrzymaniu trudnych warunków atmosferycznych na morzu,
- B. mając na uwadze, że zgodnie z pierwszymi doniesieniami zginęło sześciu żeglarzy a do morza wyciekło ponad 2 000 ton paliwa i siarki, powodując katastrofę ekologiczną oraz zabijając ponad 15 000 ptaków,
- C. mając na uwadze, że gwałtowne sztormy spowodowały rozprzestrzenianie się plam ropy, które zagraziły miejscowym społecznościom i środowisku naturalnemu, oraz mając na uwadze, że zanieczyszczenie ropą i siarką, oprócz powodowania ofiar w ludziach, mają również bezpośredni wpływ na florę i faunę, z możliwymi długotrwałymi skutkami jeśli chodzi ekologiczną jakość dotkniętych siedlisk przyrodniczych,
- D. mając na uwadze, że Morze Czarne staje się jednym z głównych szlaków zwiększającego się eksportu ropy naftowej w regionie,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 25 E z 29.1.2004, str. 415.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 77 E z 26.3.2004, str. 76.

<sup>(3)</sup> Teksty przyjęte, P6\_TA(2007)0093 i 0094.

<sup>(4)</sup> Teksty przyjęte, P6\_TA(2007)0146-0150.

Czwartek, 13 grudnia 2007 r.

- E. mając na uwadze, że straty w ludziach i katastrofa ekologiczna na Morzu Czarnym uwypuklają potrzebę przyspieszania obrad w Radzie na temat pozostałych aktów legislacyjnych z trzeciego pakietu dotyczącego bezpieczeństwa na morzu,
- F. mając na uwadze, że wraz z przystąpieniem Rumunii i Bułgarii UE stała się ważnym podmiotem w regionie Morza Czarnego, które ma geostrategiczne znaczenie ze względu na bezpieczeństwo energetyczne i dywersyfikację dostaw energii do UE, biorąc pod uwagę bliskość Morza Kaspijskiego, Bliskiego Wschodu i Azji Środkowej;
1. daje wyraz swojej solidarności z ofiarami katastrofy oraz ponownie zapewnia o swoim wsparciu;
  2. wzywa Radę i Komisję do uważnego monitorowania sytuacji na Morzu Czarnym oraz do podjęcia konkretnych działań mających na celu pomoc w zmniejszeniu ekologicznych skutków katastrofy;
  3. wzywa państwa członkowskie do ścisłego stosowania istniejącego prawodawstwa wspólnotowego, w szczególności postanowień dotyczących norm stosowanych do statków, na przykład dotyczących kontroli państwa portu;
  4. zwraca uwagę na pewne środki, takie jak tymczasowy zakaz wypływania na pełne morze statków rzecznych i przybrzeżnych, które wprowadziły rosyjskie władze w reakcji na ostatnią serię katastrof statków w Cieśninie Kerczeńskiej oraz podkreśla fakt, że środki te mogą zostać zniesione dopiero po dogłębnej analizie i ocenie sytuacji;
  5. wzywa państwa członkowskie i Komisję do wspierania zasad zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej w regionie Morza Czarnego, jak zaproponowano w komunikacie Komisji na ten temat (COM (2007)0575);
  6. podkreśla, że ścisłe przestrzeganie reguł nawigacji morskiej jest niezbędnym czynnikiem bezpieczeństwa na morzu, oraz wzywa państwa członkowskie i kraje sąsiadujące z UE do zapewnienia, aby załoga statków oraz administracje morskie w żadnym wypadku nie lekcewały alarmów i ostrzeżeń o sztormie;
  7. podkreśla fakt, że katastrofa na Morzu Czarnym powinna zwrócić uwagę krajów sąsiadujących z UE, a zwłaszcza Rosji, która ogłosiła plany kilkakrotnego zwiększenia przewozu ropy i infrastruktury eksportowej u wybrzeży Morza Czarnego, na kwestię modernizacji floty morskiej oraz zakazu używania przestarzałych tankowców jednokadłubowych;
  8. zauważa czynną rolę Komisji, która już w listopadzie 2005 r. przedstawiła trzeci pakiet w zakresie bezpieczeństwa na morzu mający na celu wzmocnienie europejskiego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu, nie czekając na kolejny wypadek, oraz zapobieganie kolejnym katastrofom ekologicznym i zanieczyszczeniu mórz;
  9. zwraca uwagę, że zakończył już pierwsze czytanie siedmiu wniosków w ramach trzeciego pakietu bezpieczeństwa na morzu w kwietniu 2007 r. oraz uważa, że wszystkie te wnioski legislacyjne są ściśle powiązane, a zatem powinny zostać przyjęte w pakiecie;
  10. podkreśla znaczenie paryskiego protokołu ustaleń i czarnomorskiego protokołu ustaleń oraz wzywa Radę i Komisję do nasilenia współpracy z państwami nadbrzeżnymi spoza UE w sprawie realizacji działań mających na celu zmniejszenie zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska powodowanym katastrofami morskimi, w tym poprzez działania podejmowane w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej i paryskiego protokołu ustaleń;
  11. podkreśla, że katastrofy, takie jak ta, która wydarzyła się w rejonie Morza Czarnego powinny przyspieszyć obrady Rady, oraz wzywa Radę do niezwłocznego przyjęcia wspólnych stanowisk w sprawie wszystkich siedmiu wniosków legislacyjnych;

Czwartek, 13 grudnia 2007 r.

12. podkreśla kluczową rolę, jaką organizacje regionalne, w szczególności Organizacja Współpracy Gospodarczej Państw Morza Czarnego (BSEC), mogą odgrywać w zapewnianiu lepszego zarządzania i współpracy w zakresie żeglugi na Morzu Czarnym;
13. podkreśla, że zanieczyszczenie środowiska naturalnego wywołane przez niedawny wyciek ropy staje się coraz większym problemem w regionie Morza Czarnego, który można rozwiązać jedynie wspólnym wysiłkiem wszystkich państw regionu; wzywa zatem państwa regionu do rozwijania dotychczasowych modeli współpracy i proponowania nowych mechanizmów współpracy, jak współpraca w zakresie usuwania skutków wydarzeń w rodzaju niedawnego wycieku ropy;
14. wzywa Komisję i państwa członkowskie do maksymalnego wykorzystania nowego europejskiego instrumentu sąsiedztwa i partnerstwa (ENPI) jako narzędzia pozwalającego rozwiązywać problemy środowiskowe Morza Czarnego oraz do stosowania nowego instrumentu pomocy przedakcesyjnej do rozwiązywania związanych ze środowiskiem problemów w krajach regionu Morza Czarnego;
15. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz parlamentom i rządów państw członkowskich.

---

**P6\_TA(2007)0626**

## **Systemy gwarancji depozytów**

### **Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2007 r. w sprawie systemów gwarancji depozytów (2007/2199(INI))**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając komunikat Komisji dotyczący przeglądu dyrektywy 94/19/WE w sprawie systemów gwarancji depozytów (COM(2006)0729),
- uwzględniając zalecenie Komisji 87/63/EWG z dnia 22 grudnia 1986 r. w sprawie wprowadzenia systemów gwarancji depozytów we Wspólnocie <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do systemów gwarancji depozytów z dnia 22 września 1992 r. <sup>(2)</sup>,
- uwzględniając swoje stanowiska z dnia 10 marca 1993 r. przyjęte w pierwszym czytaniu <sup>(3)</sup> i z dnia 9 marca 1994 r. przyjęte w drugim czytaniu <sup>(4)</sup> dotyczące wniosku Komisji w sprawie dyrektywy Rady w sprawie dyrektywy dotyczącej systemów gwarancji depozytów,
- uwzględniając dyrektywę 94/19/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. w sprawie systemów gwarancji depozytów <sup>(5)</sup>,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji w sprawie stosowania „klauzuli zakazu eksportu” — art. 4 ust. 1 dyrektywy 94/19/WE w sprawie systemów gwarancji depozytów (COM(1999)0722),
- uwzględniając sprawozdanie Komisji w sprawie stosowania przepisu dotyczącego uzupełniania poziomu gwarancji („topping up”) — art. 4 ust. 2 — 5 dyrektywy w sprawie systemów gwarancji depozytów (94/19/WE) (COM(2001)0595),

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 33, z 4.2.1987, str. 16.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 332 z 16.12.1992, str. 13.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 115 z 26.4.1993, str. 91.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 91 z 28.3.1994, str. 85.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 135 z 31.5.1994, r., str. 5. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2005/1/WE.