

Czwartek, 24 kwietnia 2008 r.

38. popiera wnioski Komisji mające na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych, przypomina o swoim zaangażowaniu i poparciu dla celu, jakim jest ograniczenie o 25 % obciążenia do 2012 r., a także wzywa do starań o jak najszybsze osiągnięcie namacalnych wyników; uważa to za czołowy priorytet, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw, oraz za zasadniczy wkład w realizację celów lizbońskich; ponownie stwierdza, że prawodawstwo musi dążyć do osiągnięcia tego celu; zauważa jednak, że upraszczanie, ujednoczenie i przekształcanie obowiązującego dorobku prawnego nie powinno odbywać się ze szkodą dla celów politycznych;

39. podkreśla, że priorytety polityczne powinny być wspierane przez nowe priorytety budżetowe w celu zapewnienia odgrywania konkretnej roli przez UE;

40. oczekuje od Komisji, że będzie pracować nad jakością oświadczeń krajowych (26 państw członkowskich dostarczyło podsumowanie wydatków funduszy UE, zgodnie z ust. 44 porozumienia międzyinstytucjonalnego między Parlamentem Europejskim, Rada i Komisja w sprawie dyscypliny budżetowej i należytego zarządzania finansami ⁽¹⁾) i z art. 53b rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich ⁽²⁾) w celu umożliwienia ich wykorzystania przez Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO), i spodziewa się bardzo szybkiego przedstawienia sprawozdania z jakości tych podsumowań oraz wniosków w sprawie sposobów poprawienia ich jakości; podkreśla również znaczenie wdrożenia decyzji w sprawie absoluminacji z wykonania budżetu ogólnego za 2006 r., zwłaszcza planu działań dotyczącego funduszy strukturalnych oraz działań podjętych w związku z wykorzystaniem środków UE w działaniach zewnętrznych;

Informowanie o Europie

41. wzywa Komisję do zapewnienia obywatelowi centralnej pozycji w tworzeniu wspólnej Europy; nalega, by Komisja w jeszcze większym stopniu skupiła wysiłki na opracowaniu skutecznej polityki komunikacji w celu umożliwienia obywatelom lepszego zrozumienia UE, szczególnie w roku, w którym odbędą się wybory europejskie; podkreśla znaczenie jak najszybszego wdrożenia prawa do podejmowania inicjatywy przez obywateli, jak stanowi Traktat z Lizbony; przypomina Komisji o podjętym przez nią zobowiązaniu do zapewnienia większej przejrzystości i dostępu do dokumentów w kontekście proponowanego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 ⁽³⁾ w sprawie dostępu do dokumentów;

*

* *

42. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz parlamentom państw członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. C 139 z 14.6.2006, str. 1. Porozumienie zmienione decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/29/WE (Dz.U. L 6 z 10.1.2008, str. 7).

⁽²⁾ Dz.U. L 248 z 16.9.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1525/2007 (Dz.U. L 343 z 27.12.2007, str. 9).

⁽³⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

Katastrofa statku *New Flame*

P6_TA(2008)0176

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 kwietnia 2008 r. w sprawie katastrofy statku *New Flame* i jej skutków dla zatoki Algeciras

(2009/C 259 E/10)

Parlament Europejski,

— uwzględniając art. 71, 80 i 251 Traktatu WE,

— uwzględniając swoje poprzednie czytania w sprawie pakietów morskich i swoje rezolucje w sprawie bezpieczeństwa na morzu,

Czwartek, 24 kwietnia 2008 r.

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej: europejska wizja oceanów i mórz ⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 103 ust. 4 Regulaminu,
 - A. mając na uwadze, że jednym z priorytetów prawodawstwa wspólnotowego jest zachowanie bezpiecznego i wolnego od zanieczyszczeń środowiska w oceanach i morzach, zwłaszcza w obszarze Morza Śródziemnego,
 - B. mając na uwadze, że w dniu 12 sierpnia 2007 r. niedaleko wybrzeży Gibraltaru miało miejsce zderzenie dwukadłubowego tankowca z frachtowcem *New Flame*, w wyniku którego frachtowiec zatonał,
 - C. mając na uwadze, że tego typu wypadki nie mają takich samych skutków dla środowiska jak zderzenia tankowców, ale mimo to budzą społeczne obawy,
 - D. mając na uwadze, że w sprawie statku *New Flame* władze hiszpańskie i brytyjskie, jak również rząd Gibraltaru przekazały Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) wszystkie informacje o wypadku,
 - E. mając na uwadze, że hiszpański statek do zwalczania zanieczyszczeń *Don India* stoi na stanowisku w zatoce od 13 sierpnia 2007 r.,
 - F. mając na uwadze, że pobieranie paliwa w wodach przybrzeżnych nie stanowi samo w sobie naruszenia prawodawstwa UE dotyczącego ochrony środowiska i mogłoby stać się źródłem zanieczyszczeń jedynie wtedy, kiedy operacja ta prowadzona jest w nieprofesjonalny sposób, bez poszanowania zasad ochrony środowiska lub podczas złych warunków na morzu,
 - G. mając na uwadze, że operacje pobierania paliwa przez statki regulują odnośne przepisy krajowe mające zastosowanie na danym obszarze,
 - H. mając na uwadze, że ostateczne przełamanie się statku mogłoby nie tylko zanieczyścić dno morskie oraz morze, ale również przyniosłoby szkody pobliskim terenom połowowym i turystyce na wybrzeżu,
 - I. mając na uwadze, że spoczywający obecnie na dnie morskim statek *New Flame*, który zawiera 42 000 ton ładunku i przynajmniej 27 000 ton złomu, może mieć wpływ na jakość wody, zwiększając w tej strefie, bez wiedzy opinii publicznej, koncentrację metali ciężkich o niejasnym charakterze oraz mając na uwadze, że w związku z tym trudne jest określenie wszystkich skutków środowiskowych,
 - J. mając na uwadze, że nie było ofiar i nie stwierdzono poważniejszego zanieczyszczenia w wyniku zderzenia obu statków; mając jednak na uwadze, że nadal może istnieć zagrożenie dla środowiska,
 - K. mając na uwadze, że w bliskim sąsiedztwie Cieśniny Gibraltarskiej istnieją obszary chronione programem Natura 2000, takie jak teren mający znaczenie dla Wspólnoty ES 6120012, znany jako *Frente Litoral del Estrecho de Gibraltar*, na którą codziennie poważny wpływ wywiera przeprowadzane tam pobieranie paliwa na morzu,
 - L. mając na uwadze, że Parlament dawno temu przyjął swoje poprawki w pierwszym czytaniu dotyczącym trzeciego pakietu morskiego, zawierające siedem wniosków legislacyjnych,
1. wzywa Komisję do przekazania Parlamentowi wszystkich informacji w sprawie statku *New Flame* dostarczonych przez właściwe władze krajowe i regionalne, zwłaszcza dotyczące wniosku o dodatkowe zasoby, takie jak statki do zwalczania zanieczyszczeń udostępniane w ramach wspólnotowego mechanizmu ochrony ludności, który obejmuje także przypadkowe zanieczyszczenia morza, powołanego decyzją Rady 2007/779/WE, Euratom z dnia 8 listopada 2007 r. ⁽²⁾, mającego na celu udostępnienie państwom członkowskim — na żądanie kraju dotkniętego katastrofą statku — statków do zwalczania skażeń pozostających w gestii EMSA;
 2. z zadowoleniem przyjmuje udział w tej sprawie regionalnych i lokalnych władz Andaluzji, zgodnie z zaleceniami Parlamentu Europejskiego dotyczącymi polityki morskiej UE na rzecz uczestnictwa samorządów lokalnych i regionalnych;

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0343.

⁽²⁾ Dz.U. L 314 z 1.12.2007, s. 9.

Czwartek, 24 kwietnia 2008 r.

3. stwierdza, że rząd Gibraltaru oraz władze brytyjskie i hiszpańskie wyraziły chęć jak najskuteczniejszej współpracy — w ramach forum dialogu w sprawie Gibraltaru — na rzecz opanowania wypadku i jego skutków dla środowiska morskiego i przybrzeżnego;
 4. podkreśla szybkość i skuteczność EMSA w odpowiedzi na wezwanie o pomoc, skierowane przez władze hiszpańskie natychmiast po wypadku; podkreśla, że Parlament stale opowiada się za zwiększeniem zasobów operacyjnych i finansowych dla EMSA, a także odnotowuje, że więcej statków będzie dostępnych do niesienia pomocy w różnych regionach morskich UE; wzywa Komisję oraz EMSA do udzielenia pełnego wsparcia na rzecz ochrony środowiska naturalnego w tym zagrożonym obszarze, zgodnie z odnośnymi celami określonymi w ramach właściwych uregulowań wspólnotowych i instrumentów międzynarodowych;
 5. wzywa Komisję Europejską, jako strażniczkę Traktatów, do zbadania, czy właściwe władze wywiązały się poprawnie ze swoich zobowiązań w ramach art. 2, 3, 6, 10, 80 ust. 2, 174 ust. 1, 174 ust. 2 i 175 ust. 4 Traktatu WE celem uniknięcia katastrofy, oraz, stosownie do przypadku, do przyjęcia niezbędnych środków prawnych będących wynikiem takiego działania;
 6. zachęca władze brytyjskie i hiszpańskie, rząd Gibraltaru, władze portów Algeciras i Gibraltar oraz wszystkie zainteresowane podmioty do podjęcia wszystkich możliwych działań i przyjęcia środków na rzecz jak najbardziej odpowiedzialnego kierowania wszystkimi działaniami prowadzonymi w zatoce;
 7. podkreśla, że — w wyniku zanieczyszczenia, którego źródło wymaga jeszcze zidentyfikowania — wszystkie właściwe władze zarządzające zatoką i jej wybrzeżem oraz operacjami ratunkowymi dotyczącymi statku *New Flame* muszą być nadal niezwykle czujne, wypatrując potencjalnych przypadków wykorzystywania okazji do nielegalnego opróżniania zbiorników paliwowych i spuszczenia wód balastowych;
 8. podkreśla, że trzeci pakiet morski — znajdujący się nadal w fazie pierwszego czytania w Radzie, a co do którego Parlament Europejski przyjął swoje stanowisko ponad rok temu i w odniesieniu do którego jest gotów pójść dalej i zakończyć siedem procedur legislacyjnych — dostarcza UE wszystkich niezbędnych narzędzi do zapobiegania wypadkom na morzu oraz do zarządzania skutkami takich wypadków, w tym w szczególności przepisów w zakresie monitorowania ruchu na morzu i postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków; podkreśla konieczność zapewnienia skutecznej współpracy portów ościennych;
 9. zwraca się do Komisji o wezwanie właściwych organów do dostarczenia informacji dotyczących zawartości ładunku oraz do wskazania planów i harmonogramów usunięcia statku z zatoki i monitorowania zagrożenia ewentualnym zanieczyszczeniem przez ładunek, a także aby przekazała te informacje Parlamentowi;
 10. wzywa Komisję, aby zaapelowała do państw członkowskich, które jeszcze tego nie uczyniły, o ratyfikację Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. oraz o dopilnowanie egzekwowania przepisów wspólnotowych w tym zakresie;
 11. ponawia wezwanie do Komisji o niezwłoczne przedłożenie wniosku Parlamentowi i Radzie w celu zagwarantowania, aby olej bunkrowy używany jako paliwo silnikowe w nowych statkach był przechowywany w bezpieczniejszych, dwukadłubowych zbiornikach;
 12. ponawia wezwanie o wprowadzenie dyrektywy wspólnotowej dotyczącej poprawy jakości paliw morskich; z zadowoleniem przyjmuje niedawne porozumienie w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie wprowadzenia wniosku legislacyjnego w tym zakresie nie później niż dnia 1 stycznia 2010 r.;
 13. zachęca Komisję do zaproponowania ulepszeń w prawodawstwie dotyczącym ochrony wrażliwych pod względem środowiska transgranicznych obszarów morskich, łącznie ze ściślejszym (satelitarnym) nadzorem i monitorowaniem statków;
 14. sugeruje Komisji, aby interweniowała u właściwych władz krajowych i regionalnych celem osiągnięcia porozumienia w sprawie publicznego protokołu wydajności w obszarze Cieśniny Gibraltarskiej, a w szczególności w zatoce Algeciras, analogicznie do istniejących umów dwustronnych i regionalnych zawartych między państwami nadbrzeżnymi, który zagwarantowałby wzajemną pomoc w razie wypadku zanieczyszczenia mórz;
 15. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa na Morzu, rządowi i parlamentom państw członkowskich oraz właściwym władzom regionalnym.
-