

Katastrofy statków w Cieśninie Kerczańskiej na Morzu Czarnym

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2007 r. w sprawie katastrof statków w Cieśninie Kerczeńskiej 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 Galicji¹ oraz z dnia 23 września 2003 r. w sprawie zwiększenia bezpieczeństwa na morzu w odpowiedzi na wypadek tankowca Prestige²,
 - 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.³ oraz w dniu 25 kwietnia 2007 r.⁴ 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 Kerczeńskiej 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 Kerczańskiej 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,

¹ Dz.U. C 25 E z 29.1.2004, str. 415.

² Dz.U. C 77 E z 26.3.2004, str. 76.

³ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0093 i 0094.

⁴ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0146-0150.

- C. mając na uwadze, że gwałtowne sztormy spowodowały rozprzestrzenianie się plam ropy, które zagroziły 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,
- E. mając na uwadze, że straty w ludziach i katastrofa ekologiczna na Morzu Czarnym uwypuklają potrzebę przyspieszenia 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;
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.