

2007. december 13., csütörtök

P6_TA(2007)0625

A fekete-tengeri Kercsi-szorosban történt hajókatasztrófa

Az Európai Parlament 2007. december 13-i állásfoglalása a fekete-tengeri Kercsi-szorosban történt hajókatasztrófáról és olajszennyezésről

Az Európai Parlament,

- tekintettel korábbi, tengerbiztonságról szóló állásfoglalásaira, különösen a 2002. november 21-i, a Prestige olajtartályhajó Galicia partjai mentén történt balesetéről szóló állásfoglalásra⁽¹⁾, valamint 2003. szeptember 23-i, a Prestige tartályhajó balesetének folyamányaként megfogalmazott, a tenger biztonságának növeléséről szóló állásfoglalására⁽²⁾,
 - tekintettel az első és a második (Erika I és II) tengerbiztonsági csomagra,
 - tekintettel a hét, tengerbiztonságról szóló jogalkotási javaslatra („harmadik tengerbiztonsági csomag”), amelyet a Bizottság 2005 novemberében nyújtott be a Parlamentnek (COM(2005)0586–0593),
 - tekintettel a harmadik tengeri biztonsági csomaggal kapcsolatos, az első olvasat során, 2007. március 29-én⁽³⁾ és 2007. április 25-én⁽⁴⁾ elfogadott álláspontjára,
 - tekintettel a magas szintű szállítási csoport által 2005-ben meghatározott kiemelt intézkedésekre, amelyek az EU-t az északi, keleti, délkeleti és földközi-tengeri valamint fekete-tengeri szomszédaival összekötő öt fő nemzetközi tengelyre összpontosítanak,
 - tekintettel a fekete-tengeri Kercsi-szorosban a közelmúltban, 2007. november 11-én bekövetkezett hajókatasztrófára,
 - tekintettel az EK-Szerződés 71., 80. és 251. cikkére,
 - tekintettel eljárási szabályzata 103. cikkének (2) bekezdésére,
- A. mivel tíz hajó (tankhajók és teherhajók) süllyedt el vagy futott zátonyra a Kercsi-szorosban és a Fekete-tenger északi régiójában egy súlyos vihar következtében, többek között a Volganyeft-139, amelyet nem arra terveztek, hogy komoly tengeri viharoknak ellenálljon;
- B. mivel előzetes információk szerint hat tengerész halt meg, és több mint 2 000 tonna gázolaj és kén ömlött a tengerbe, ami környezeti katasztrófát okozott, és több mint 15 000 madarat ölt meg;
- C. mivel a tomboló viharok kiterjesztették az olajszennyezést, amely hatással van mind a régióban élő közösségekre, mind a környezetre, az olajat és kén tartalmazó szennyezés pedig azonkívül, hogy emberi áldozatokat is szedett, közvetlen hatással volt a faunára és a flórára, és elképzelhető, hogy hosszú távú hatást gyakorol az érintett természetes élőhelyek ökológiai minőségére;
- D. mivel a Fekete-tenger a régióban folyó olajexport egyik fő útvonalává válik;

⁽¹⁾ HL C 25. E, 2004.1.29., 415. o.

⁽²⁾ HL C 77. E, 2004.3.26., 76. o.

⁽³⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0093-0094.

⁽⁴⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0146-0150.

2007. december 13., csütörtök

- E. mivel ez az emberveszteség és az ökológiai katasztrófa a Fekete-tengeren hangsúlyozza annak szükségességét, hogy felgyorsítsák a Tanácsban a harmadik tengerbiztonsági csomag hátralevő jogszabályairól folyó tárgyalásokat;
- F. mivel Románia és Bulgária csatlakozását követően az EU kiemelt szereplővé vált a Fekete-tenger térségében, amely geostratégiai jelentőségű az energiabiztonság, valamint az EU energiaellátási útvonalainak diverzifikációja szempontjából, tekintettel a Kaszpi-tenger, a Közel-Kelet és Közép-Ázsia közelségére;
1. kifejezi szolidaritását, és ismételten támogatásáról biztosítja a katasztrófa áldozatait;
 2. felszólítja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy közelről kövesse nyomon a fekete-tengeri helyzetet és tegyen konkrét lépéseket a katasztrófa ökológiai hatása csökkentésének elősegítésére;
 3. felszólítja a tagállamokat, hogy biztosítsák a közösségi jogszabályok szigorú alkalmazását, különösen a hajókkal kapcsolatos normákra vonatkozókat, például a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről szólókat;
 4. megjegyzi, hogy az orosz hatóságok számos intézkedést hoztak a Kercsi-szorosban a közelmúltban történt hajóbalesetek eredményeként, például ideiglenesen kitiltották a folyóról tengerre hajózó hajókat a nyílt tengerről, és hangsúlyozza, hogy ezeket az intézkedéseket csak akkor szabad feloldani, ha befejeződött a részletekbe menő nyomozás és a helyzetelemzés;
 5. felhívja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy támogassák az Európai Unió integrált tengerpolitikájának alapelveit a Fekete-tenger térségében, ahogy azt a hasonló című bizottsági közlemény (COM(2007)0575) is javasolja;
 6. hangsúlyozza, hogy a tengeri navigáció szabályainak legszigorúbb betartása a tengerbiztonság alapvető eleme, és sürgeti a tagállamokat és az EU-val szomszédos országokat, hogy biztosítsák, hogy a hajók személyzete és a tengerhajózási igazgatások semmilyen körülmények között ne hagyják figyelmen kívül a figyelmeztetéseket és a viharjelzéseket;
 7. hangsúlyozza, hogy a Fekete-tengeren történt katasztrófa fel kell, hogy hívja az EU-val szomszédos országok, elsősorban Oroszország figyelmét – aki nyilvánosságra hozta azon tervét, hogy többszörösére növeli az olajszállítást és exportkapacitását a fekete-tengeri partvonal mentén – a tengeri flotta korszerűsítésének és az elavult egyhéjazatú olajszállító tartályhajók használata betiltásának ügyére;
 8. elismeri, hogy a Bizottság már 2005 novemberében kezdeményező szerepet vállalt, amikor hét jogalkotási javaslatból álló csomagot nyújtott be, a harmadik tengeri csomagot az európai tengerbiztonsággal kapcsolatos jogszabályok megerősítésére és a környezeti katasztrófák és a tengerszennyezés megelőzésére anélkül, hogy megvárta volna a következő tengeri balesetet;
 9. rámutat, hogy az Európai Parlament már 2007 áprilisában befejezte a hét, a harmadik tengeri csomaggal kapcsolatos javaslat első olvasatát, és úgy véli, hogy a hét jogalkotási javaslat szoros kapcsolatban áll egymással, és ezért egy csomagként kell elfogadni;
 10. hangsúlyozza, hogy a fekete-tengeri régióban történő hasonló baleseteknek fel kell gyorsítaniuk a Tanácsban folyó tárgyalásokat, és felszólítja a Tanácsot, hogy mind a hét jogalkotási javaslatról haladéktalanul fogadjon el közös álláspontokat;
 11. hangsúlyozza a párizsi egyetértési egyezmény és a fekete-tengeri egyetértési egyezmény fontosságát, továbbá felszólítja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy erősítse meg az EU-n kívüli part menti államokkal az intézkedések végrehajtásával kapcsolatos együttműködést a hajóbalesetekből származó környezetszennyezés általi fenyegetettség csökkentése végett, többek között a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet és a párizsi egyetértési egyezmény összefüggésében tett lépések által;

2007. december 13., csütörtök

12. kiemeli a regionális szervezetek, különösen a Szervezet a Fekete-tengeri Gazdasági Együttműködésért kulcsszerepét a fekete-tengeri hajózás megfelelő irányításában és a jobb együttműködés kialakításában;
13. rámutat arra a tényre, hogy a környezetszennyezés, amit a nemrégiben történt olajszennyezés is okozott, egyre fokozottabb problémát jelent a Fekete-tenger térségében, és ezt csak a térség összes államának összefogásával lehet kezelni; felhívja ezért a térség államait, hogy támogassák a létező együttműködési modelleket és állítsanak fel új együttműködési mechanizmusokat, mint például együttműködés a nemrégiben történt olajszennyezéshez hasonló események utáni tisztítási munkálatok területén;
14. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a lehető legnagyobb mértékben használják ki az új európai szomszédsági és partnerségi eszközt a Fekete-tenger környezetvédelmi problémáinak kezelésére, valamint az új előcsatlakozási támogatási eszközt a Fekete-tenger térségében található országok környezetvédelemmel kapcsolatos problémáira;
15. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

P6_TA(2007)0626

Betétbiztosítási rendszerek

Az Európai Parlament 2007. december 13-i állásfoglalása a betétbiztosítási rendszerekről (2007/2199(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a betétbiztosítási rendszerekről szóló 94/19/EK irányelv felülvizsgálatáról szóló bizottsági jelentésre (COM(2006)0729),
- tekintettel a betétbiztosítási rendszerek közösségi bevezetéséről szóló, 1986. december 22-i 87/63/EGK bizottsági ajánlásra ⁽¹⁾,
- tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottságnak a betétbiztosítási rendszerekre vonatkozó jogszabályok, rendeletek és igazgatási rendelkezések koordinálásáról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról szóló, 1992. szeptember 22-i véleményére ⁽²⁾,
- tekintettel a betétbiztosítási rendszerekről szóló irányelvre irányuló bizottsági javaslatról szóló, első olvasatra vonatkozó 1993. március 10-i ⁽³⁾ és a második olvasatra vonatkozó, 1994. március 9-i ⁽⁴⁾ álláspontjaira,
- tekintettel a betétbiztosítási rendszerekről szóló, 1994. május 30-i 94/19/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁵⁾,
- tekintettel a betétbiztosítási rendszerekről szóló 94/19/EK irányelv 4. cikke (1) bekezdésében említett exporttilalmi záradék alkalmazásáról szóló bizottsági jelentésre (COM(1999)0722),
- tekintettel a betétbiztosítási rendszerekről szóló 94/19/EK irányelv 4. cikke (2)–(5) bekezdésében említett „feltöltési” rendelkezés működéséről szóló bizottsági jelentésre (COM(2001)0595),

⁽¹⁾ HL L 33., 1987.2.4., 16. o.

⁽²⁾ HL C 332., 1992.12.16., 13. o.

⁽³⁾ HL C 115., 1993.4.26., 91. o.

⁽⁴⁾ HL C 91., 1994.3.28., 85. o.

⁽⁵⁾ HL L 135., 1994.5.31., 5. o. A legutóbb a 2005/1/EK irányelvvel módosított irányelv.