

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 417/2002 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu do tankowców pojedynczokadłubowych i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94**

COM(2006) 111 wersja ostateczna — 2006/0046 (COD)

(2006/C 318/37)

Dnia 25 kwietnia 2006 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 4 września 2006 r. Sprawozdawcą był Jan SIMONS.

Na 429. sesji plenarnej w dniach 13-14 września 2006 r. (posiedzenie z dnia 13 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 187 do 4 — 8 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię.

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet zgadza się, że państwa członkowskie UE muszą przestrzegać zawartych przez siebie porozumień politycznych. Zapewnianie za pośrednictwem omawianego tu wniosku wsparcia dla tych państw członkowskich UE, które spełniają to wymaganie, a także pokazanie światu, że UE poważnie podchodzi do wypełniania w praktyce zobowiązań, które przyjęła na siebie w ramach IMO, stanowią środki, które są znacznie ważniejsze niż wszelkie — oparte jedynie na przypuszczeniach i bardzo ograniczone — negatywne konsekwencje, jakie ewentualnie mogą się pojawić.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Rozporządzenie (WE) nr 417/2002, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1726/2003, wprowadziło przepisy zakazujące transportu ciężkich produktów naftowych przez tankowce pojedynczokadłubowe pływające do lub z portów państw członkowskich Unii Europejskiej. Celem zakazu jest zmniejszenie ryzyka przypadkowego zanieczyszczenia ropą naftową na wodach europejskich.

2.2 Podobny zakaz, oparty na przepisach przyjętych przez UE, został wprowadzony na skalę światową przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w postaci nowych reguł 13G i 13H zawartych w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 73/78 (MARPOL). Jednakże, zgodnie z ust. 7 reguły 13G i ust. 5, 6 i 7 reguły 13H tej konwencji, tankowce mogą, pod pewnymi warunkami, zostać zwolnione z tego zakazu. Było to rozwiązanie kompromisowe, które stanowiło niezbędną cenę za wprowadzenie postanowienia o zasięgu ogólnoświatowym. Tuż potem włoska prezydencja UE, wypowiadając się w imieniu wszystkich państw członkowskich UE i Komisji Europejskiej, zadeklarowała, po opracowaniu zwyczajowego wówczas i wzajemnie wiążącego wstępnego porozumienia o koordynacji, że nie będą one powoływać się na postanowienia dotyczące zwolnień. Po wejściu w życie przepisów IMO 5 kwietnia 2005 r. już 18 kwietnia jedno państwo członkowskie powiadomiło IMO o zamiarze powołania się na postanowienie dotyczące

zwolnień, będące przedmiotem omawianego wniosku Komisji. W następnych miesiącach wiele państw członkowskich powiadomiło IMO, zgodnie z porozumieniem o koordynacji, że nie będą powoływać się na postanowienia dotyczące zwolnień. Cztery państwa członkowskie nie złożyły jeszcze oficjalnego oświadczenia tej treści, ale ogłosiło w COREPER, a tym samym wobec Komisji Europejskiej i innych państw członkowskich, że wkrótce pójdzie za przykładem pozostałych 19 państw członkowskich.

2.3 Komisja Europejska przywołuje porozumienia polityczne zawarte przed przyjęciem zakazu IMO i tuż po jego przyjęciu, a także oświadczenie włoskiej prezydencji UE na forum IMO w grudniu 2003 r. wyrażające zobowiązanie wówczas 15, a obecnie 25 państw członkowskich do niekorzystania ze zwolnień zawartych w konwencjach MARPOL.

2.4 Komisja Europejska proponuje zmianę rozporządzenia (WE) nr 417/2002 w celu przełożenia tego politycznego zobowiązania na akt prawny, który poszerzyłby zakres rozporządzenia, wprowadzając zakaz transportu ciężkich produktów naftowych przez wszystkie tankowce pojedynczokadłubowe pływające pod banderą państwa członkowskiego, bez względu na jurysdykcję portów, terminali przybrzeżnych lub obszaru morskiego, po którym pływają.

## 3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet przypomina, że w swojej opinii dotyczącej pakietu Erika II <sup>(1)</sup> opowiedział się za zakazem transportu w tankowcach pojedynczokadłubowych ciężkich produktów naftowych powodujących największe zanieczyszczenia.

3.2 Jest kwestią zasad, aby państwa członkowskie wywiązały się ze swoich zobowiązań politycznych poczynionych na szczeblu międzynarodowym i zapewniły spójność polityki wspólnotowej. Jednakże wniosek poprzedzony jest krótkim uzasadnieniem skupiającym się wyłącznie na zobowiązaniach politycznych, a w szczególności na oświadczeniu UE złożonym w momencie przyjęcia nowej reguły 13H zawartej w MARPOL.

<sup>(1)</sup> DzU C 221 z 07.08.2001, s. 54

3.3 W swojej opinii dotyczącej pakietu Erika II Komitet zalecał, by UE zaproponowała IMO wyznaczenie w ramach konwencji MARPOL obszarów szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia jako obszarów, których powinny unikać tankowce przewożące ciężkie produkty naftowe oraz ustanowienia obowiązkowych systemów wyznaczania przebiegu tras zgodnie z konwencją SOLAS<sup>(2)</sup>. IMO odpowiedziała później na propozycje zainteresowanych państw i ustanowiła szereg szczególnie wrażliwych obszarów morskich (wody zachodnioeuropejskie, Morze Bałtyckie, Wyspy Kanaryjskie, Archipelag Galapagos) oraz poszerzyła obszar Wielkiej Rafy Koralowej tak, by włączyć do niego Cieśninę Torresa (Australia — Papua-Nowa Gwinea). Te obszary, jak również Archipelag Sabana-Camagüey (Kuba), Wyspa Malpelo (Kolumbia), wody otaczające Florida Keys (USA) oraz Rezerwat Paracas (Peru), wyznaczone w latach 1993-2003, są chronione poprzez powiązane środki, takie jak obowiązek unikania ich przez tankowce i inne statki, środki związane z trasą żeglugi, systemy sprawozdań oraz pilotaż. Wyznaczenie tych i podobnych obszarów powinno być postrzegane jako odzwierciedlenie strategii państw nadbrzeżnych w zakresie minimalizowania ryzyka zanieczyszczeń powodowanych przez tankowce pojedynczokadłubowe.

3.4 Zgodnie ze statystykami przedstawionymi IMO w kwietniu 2003 r.<sup>(3)</sup> przez państwa członkowskie i Komisję Europejską, w listopadzie 2002 r. użytkowanych było około 660 tankowców pojedynczokadłubowych kategorii 2 (o nośności 20 000 ton dwt i większej), z czego 160 supertankowców (VLCC i ULCC, tankowców o nośności 200 000 ton dwt i większej) było wykorzystywanych do transportu ropy naftowej z rejonu Zatoki Perskiej do USA i Japonii. Tankowce mogą zostać wycofane z użytkowania z wielu różnych powodów lub mogą zostać odstawione w dowolnym momencie. Do końca 2006 r. maksymalna liczba użytkowanych supertan-

kowców będzie wynosiła mniej niż 50, zmniejszając się co roku, zgodnie z harmonogramem ich całkowitego wycofania do roku 2010. Te liczby nie mówią nic o kwestiach natury gospodarczej i społecznej, mogących mieć znaczenie w przypadku jednego państwa członkowskiego, które zdecydowało się skorzystać ze zwolnienia. Nadal nie jest możliwe uzyskanie dokładnych informacji z rejestru transportu morskiego tego państwa dotyczących statków, które mogą być objęte takim zwolnieniem, w związku z czym wszelkie informacje pozostają jedynie spekulacjami, niewartymi uwagi Komitetu. Nawet jeżeli ogółem może to dotyczyć 23 statków i 300-400 marynarzy, ryzyko przerejestrowania (ang. *flagging-out*) nie jest pierwszą opcją; sprytni przedsiębiorcy/właściciele statków poszukają po prostu innych produktów naftowych, które mogliby transportować, a rynek tych produktów jest równie prężny.

3.5 Zasięg zastosowania omawianego wniosku oparty jest na istniejących postanowieniach dotyczących tankowców o ładowności powyżej 5000 ton. Jednakże powinno się rozważyć zasadność opracowania specjalnych przepisów dla tankowców o ładowności mniejszej niż 5000 ton.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1 Wreszcie Komitet jest zdania, że konieczne jest wyjaśnienie lub zdefiniowanie, co oznaczają „ciężkie produkty naftowe” w proponowanym nowym ust. 3a artykułu 1.

4.2 Art. 4 ust. 4 i 5 (zmienianego) rozporządzenia (WE) nr 417/2002 zawierają odniesienie do art. 4 ust. 3 tego rozporządzenia. W omawianym wniosku dotyczącym rozporządzenia Komisja proponuje wstawić do art. 4 ustęp 3a, co sprawiłoby, że wspomniane odniesienia nie miałyby już zastosowania; nie jest to bynajmniej celem wniosku dotyczącego rozporządzenia.

Bruksela, 13 września 2006 r.

Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Anne-Marie SIGMUND

<sup>(2)</sup> SOLAS: Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu

<sup>(3)</sup> Dokument IMO: MEPC 49/16/1