

EUROOPAN PARLAMENTTI

1999



2004

Istuntoasiakirja

LOPULLINEN
A5-0278/2003

15. heinäkuuta 2003

MIETINTÖ

Meriturvallisuuden parantaminen öljyalus Prestigen onnettomuuden jälkeen
(2003/2066(INI))

Aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Dirk Sterckx

Valmistelija(t) (*):

Marie Anne Isler Béguin, ympäristöasioiden, kansanterveyden ja
kuluttajapolitiikan valiokunta

(*) Valiokuntien tehostettu yhteistyö – 162 a artikla

SISÄLTÖ

	Sivu
ASIAN KÄSITTELY	4
PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS.....	6
PERUSTELUT.....	23
TEOLLISUUS-, ULKOMAANKAUPPA-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO	27
TYÖLLISYYS- JA SOSIAALIVALIOKUNNAN LAUSUNTO.....	31
YMPÄRISTÖASIOIDEN, KANSANTERVEYDEN JA KULUTTAJAPOLITIIKAN VALIOKUNNAN LAUSUNTO (*).....	34
KALATALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO	39

(*) Valiokuntien tehostettu yhteistyö – 162 a artikla

ASIAN KÄSITTELY

Parlamentin puhemies ilmoitti istunnossa 10. huhtikuuta 2003, että aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunnalle on annettu lupa laatia työjärjestyksen 163 artiklan mukaisesti valiokunta-aloitteinen mietintö meriturvallisuuden parantamisesta Prestigen onnettomuuden jälkeen ja että budjettivaliokunnalta, teollisuus-, ulkomaankauppa-, tutkimus- ja energiavalioikunnalta, työllisyys- ja sosiaalivaliokunnalta, ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunnalta sekä kalatalousvaliokunnalta on pyydetty lausuntoa.

Aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunta oli nimittänyt kokouksessaan 21. tammikuuta 2003 esittelijäksi Dirk Sterckxin.

Aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunta järjesti 19. ja 20. maaliskuuta 2003 julkisen kuulemistilaisuuden Prestigen onnettomuudesta ja sen seurannasta. Parlamentin valtuuskunta vieraili Galiciassa 24.–26. maaliskuuta 2003. Parlamentin valtuuskunta vieraili Brestissä 15. ja 16. huhtikuuta 2003.

Puhemies ilmoitti istunnossa 15. toukokuuta 2003, että ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunta, jolta on pyydetty lausuntoa, osallistuu mietinnön laatimiseen 162 a artiklan mukaisesti.

Valiokunta käsitteli mietintöluonnosta kokouksissaan 12. kesäkuuta ja 7. ja 8. heinäkuuta 2003.

Viimeksi mainitussa kokouksessa se hyväksyi päätöslauselmaesityksen äänin 34 puolesta, 1 vastaan ja 20 tyhjää.

Äänestyksessä olivat läsnä seuraavat jäsenet: Rijk van Dam (puheenjohtajana), Helmuth Markov (varapuheenjohtaja), Dirk Sterckx (esittelijä), Sylviane H. Ainardi, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Chantal Cauquil (Helmuth Markovin puolesta), Luigi Cesaro (Luigi Cocilovon puolesta), Gerard Collins, Paolo Costa (Luciano Caverin puolesta), Jean-Maurice Dehousse (Danielle Darrasin puolesta), Jan Dhaene, Den Dover (Rolf Berendin puolesta), Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Catherine Guy-Quint (John Humen puolesta), Konstantinos Hatzidakis, María Esther Herranz García (Mathieu J.H. Groschin puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Liam Hyland (Adriana Poli Bortonen puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Marie Anne Isler Béguin (Nelly Maesin puolesta), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Giorgio Lisi, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Bill Miller (Gilles Savaryn puolesta), Enrique Monsonís Domingo, Francesco Musotto, Juan Andrés Naranjo Escobar (James Nicholsonin puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Joaquim Piscarreta (Christine de Veyracin puolesta), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, José Javier Pomés Ruiz, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (Dieter-Lebrecht Kochin puolesta), Ingo Schmitt, Renate Sommer, María Sornosa Martínez (Ulrich Stockmannin puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Hannes Swoboda (Brian Simpsonin puolesta), Joaquim Vairinhos, Daniel Varela Suanzes-Carpegna (Sérgio Marquesin puolesta), Ari Vatanen, Herman Vermeer, Luigi Vinci (Ewa Hedkvist Petersenin puolesta työjärjestyksen 153 artiklan

2 kohdan mukaisesti), Mark Francis Watts ja Brigitte Wenzel-Perillo (Margie Sudren puolesta).

Teollisuus-, ulkomaankauppa-, tutkimus- ja energiavaliokunnan, työllisyys- ja sosiaalivaliokunnan, ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunnan sekä kalatalousvaliokunnan lausunnot ovat tämän mietinnön liitteenä; budjettivaliokunta päätti 30. huhtikuuta 2003 olla antamatta lausuntoa.

Mietintö jätettiin käsiteltäväksi 15. heinäkuuta 2003.

PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

Euroopan parlamentin päätöslauselma meriturvallisuuden parantamisesta öljyalus Prestigen onnettomuuden jälkeen (2003/2066(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon Erika I- ja II -paketit,
- ottaa huomioon 21. marraskuuta 2002 antamansa päätöslauselman Prestige-öljytankkerin katastrofista Galician rannikon edustalla¹ ja meriturvallisuutta koskevat aikaisemmat päätöslauseensa,
- ottaa huomioon 19. joulukuuta 2002 antamansa päätöslauselman meriturvallisuudesta ja toimenpiteistä öljytankkeri Prestigen aiheuttaman katastrofin seurausten lievittämiseksi²,
- ottaa huomioon komission tiedonannon 3. joulukuuta 2002 meriturvallisuuden parantamisesta öljysäiliöalus Prestigen onnettomuuden jälkeen (KOM(2002) 681 – C5-0156/2003),
- ottaa huomioon 6. joulukuuta 2002 kokoontuneen liikenneneuvoston päätelmät,
- ottaa huomioon 12. ja 13. joulukuuta 2002 kokoontuneen Kööpenhaminan Eurooppa-neuvoston päätelmät,
- ottaa huomioon komission 5. maaliskuuta 2003 antaman tiedonannon Prestigen onnettomuuden seurausten vuoksi toteutettavista toimenpiteistä (KOM(2003) 105),
- ottaa huomioon Espanjan liikenneministeriön 7. maaliskuuta 2003 antaman kertomuksen meriturvallisuudesta ja Prestigen onnettomuudesta,
- ottaa huomioon komission 17. maaliskuuta 2003 Prestige-tankkerin onnettomuudesta laatiman työasiakirjan (SEC(2003) 351),
- ottaa huomioon IACS:n (International Association of Classification Studies) kertomuksen American Bureau of Shipping -luokituslaitoksen (ABS:n) Prestigen onnettomuudesta tekemästä selvityksestä,
- ottaa huomioon ABS:n 28. helmikuuta 2003 laatimat Prestigen onnettomuutta koskevat tekniset analyysit,
- ottaa huomioon Prestigen kapteenin Apostolos Mangourasin kirjallisen lausunnon Euroopan parlamentille (julkinen kuulemistilaisuus 19. ja 20. maaliskuuta),

¹ P5_TA PROV(2002)0575.

² P5_TA PROV(2002)0629.

- ottaa huomioon Serafin Diaz Regueiron, La Corunan satamapäällikön ja H. van Rooijn, Smit Salvagen hallintojohtajan lausunnot Euroopan parlamentille (julkinen kuulemistilaisuus 19. ja 20. maaliskuuta),
 - ottaa huomioon Prestigen omistajayhtiön, Universe Maritime LTD:n, kertomuksen,
 - ottaa huomioon kevään Eurooppa-neuvoston päätelmät 20. ja 21. maaliskuuta 2003,
 - ottaa huomioon kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen konferenssin (12.–16. toukokuuta 2003) päätöksen öljysaastetuhojen korvaamista koskevan ylimääräisen rahaston perustamisesta,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 163 artiklan,
 - ottaa huomioon aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä teollisuus-, ulkomaankauppa-, tutkimus- ja energiavaliokunnan ja työllisyys- ja sosiaalivaliokunnan, ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunnan sekä kalatalousvaliokunnan lausunnot (A5-0278/2003),
- A. ottaa huomioon, että Prestigen uppoaminen aiheutti suurta tuhoa meriympäristölle ja Espanjan ja Ranskan rannikkoalueille ja erityisesti Galician rannikolle, sekä näillä alueilla asuville ja heidän elämäntilanteelleen,
- B. katsoo, että espanjalaisten paikallisviranomaisten toimet sekä paikallisten asukkaiden ja tuhansien ympäristöjärjestöihin kuuluvien ja muiden vapaaehtoisten tekemä valtava työ onnettomuuden jälkeisinä kuukausina esti vieläkin vakavampien vahinkojen tapahtumisen rannikkoalueella,
- C. ottaa huomioon että Prestigesta vuotavaa raskasta polttoöljyä ajautuu yhä Galician, Iberian niemimaan pohjoisosan ja Ranskan Atlantin rannikolle ja että se on ohittanut Bretagnen niemimaan ja uhkaa jo Englannin rannikkoa,
- D. katsoo, että ensi sijassa on varmistettava hädässä olevien laivojen vastaanotto ja asianmukaisten turvapaikkojen ja -satamien saatavuus ja käyttö,
- E. ottaa huomioon, että Prestigen vaurioitumisen todellisia syitä on vaikea selvittää, koska alus upposi erittäin syväälle, ja sitä ei voida pelastaa,
- F. ottaa huomioon, että aluksen mukana upposi suurin osa lastista, joka voi aiheuttaa pitkällä aikavälillä vaaraa,
- G. ottaa huomioon, että on todettu, että Prestigen painolastisäiliöt vaurioituivat 13. marraskuuta 2002 ja että niihin oli joitain vuosia aikaisemmin tehty merkittäviä korjauksia Kiinan Guangzhoussa vuonna 2001 vain 18 kuukautta aikaisemmin ja edellisessä Dubaissa toukokuussa 2002 tehdyssä tarkastuksessa ABS-luokituslaitoksen tarkastajat eivät tutkineet painolastisäiliöiden sisäpuolta,

- H. ottaa huomioon, että Prestigeä käytettiin noin vuoden ajan säiliöaluksena, joten muut alukset kiinnitettiin ja ne lähtivät merille samasta paikasta sen kyljen vierestä; ottaa huomioon, että luokituslaitokselle on tärkeää tehdä ilmoitus tällaisesta riskikäytöstä, jotta se voi valvoa tehokkaammin kyseisiä erityisriskejä,
- I. ottaa huomioon, että Espanjan viranomaisten arvio laivan kunnosta ja sen miehistön valmiudesta sekä laivalla tehtyjen tarkastusten laadusta eivät vastaa esimerkiksi Smit-salvagen, vakuutusyriyten ja luokituslaitoksen antamia tietoja; katsoo, että "musta laatikko" olisi edesauttanut selkeämpien tietojen saamista,
- J. ottaa huomioon, että tämänkaltaisissa onnettomuustilanteissa aika on erittäin tärkeä tekijä; ottaa huomioon, että laivan senhetkisen tilanteen vuoksi sen takaosan hinauslaitteita ei voitu käyttää ja että osittain työvoiman riittämättömyyden vuoksi Prestigen sitomiseen hinausaluksiin tarvittiin lähes 24 tuntia,
- K. ottaa huomioon, että kaikki osapuolet olivat jo aluksi sitä mieltä, että Prestige oli niin vaurioitunut, ettei se selviäisi myrskystä,
- L. katsoo, että laiva oli menettänyt ainoastaan 1 000–3 000 tonnia öljyä sillä hetkellä kun vielä olisi ollut mahdollista johdattaa se turvapaikkaan, kuten asiantuntijat ilmoittivat parlamentin kuulemistilaisuudessa,
- M. ottaa huomioon, että turvapaikassa oltaisiin voitu välttää lisäöljyn joutuminen mereen ja voitu keskittää mereen joutuneen öljyn keräämistoimet, jolloin olisi vältetty laajamittainen saastuminen ja laivan oppoaminen,
- N. ottaa huomioon, että Espanjan viranomaiset antoivat käskyn kuljettaa satamassa oleva laiva avomerelle, koska ne olivat vakuuttuneet siitä, että niillä olisi enemmän aikaa torjua saastetta; ottaa huomioon, että tämän päätöksen vuoksi saaste on levinnyt paljon laajemmalle maantieteelliselle alueelle,
- O. katsoo, että suurin osa onnettomuuden lähialueiden asukkaista ja hallintoelimistä tuki päätöstä aluksen viemisestä kauemmas,
- P. ottaa huomioon, että pelastustyöntekijät ja kapteeni pyysivät jatkuvasti, että laiva viettäisiin turvapaikkaan tai -satamaan, koska he katsoivat, että saastuminen olisi siten hallittavissa ja alus voitaisiin pelastaa ja että Espanjan viranomaiset kieltäytyivät koko ajan antamasta siihen lupaa,
- Q. katsoo, että asiasta voidaan tehdä se johtopäätös, että hätätilassa kaikkien osapuolten on toimittava nopeasti ja pystyttävä tekemään päätökset vaikeissa oloissa ja ottaen huomioon tilanteiden aiheuttamat vaarat ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle ja että päätöksillä on kauaskantoisia seurauksia talouteen ja ympäristöön; pitää erittäin tärkeänä, että toimivaltaisilla viranomaisilla on käytettävissään yhteistä toimintaa koskeva menettely, selkeät komentorakenteet, hätäsuunnitelmat ja hyvin varustetut hätäsatamat,

- R. ottaa huomioon, että Galician kalatalousalan tuotannonmenetykset (virallisten tilastojen mukaan) vuoden 2003 ensimmäisten 15 viikon aikana verrattuna vuoden 2002 vastaavaan aikaan ovat 32 miljoonaa euroa ja että eräissä satamissa nämä menetykset ovat jopa 50 prosenttia edellisvuoden tuotannosta; että toisaalta saaliit eivät Galiciassa yllä kuin 50–60 prosenttiin verrattuna edellisvuoden vastaavaan aikaan; panee merkille, että biologisesti on havaittavissa eräiden lajien vähentymistä ja niiden elinympäristön (levien) supistumista,
- S. ottaa huomioon, että Prestigen kapteenin piti olla oikeuden päätöksen perusteella Espanjan oikeuslaitoksen käytettävissä, joten hän ei sen vuoksi voinut osallistua Euroopan parlamentin julkiseen kuulemistilaisuuteen ja pahoittelee, että Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) ei ollut tässä tilaisuudessa edustettuna,
1. kehottaa komissiota tiedottamaan parlamentille ja suurelle yleisölle Prestigen onnettomuutta ja sen syitä koskevien tutkimusten uusista tuloksista, jäsenvaltioiden tekemistä ja toteuttamista suunnitelmista hylyssä jäljellä olevan öljyn keräämiseksi ja jatkuvan saastuttavan vuodon tukkimiseksi, kaikille vahinkoa kärsineille myönnettävistä korvauksista, vahinkoa kärsineen taloudellisen toiminnan elvyttämisestä sekä ympäristölle aiheutettujen vahinkojen korjaamisesta asianomaisilla alueilla;
 2. osoittaa ihailunsa merimiesten ja heidän järjestöjensä sekä vapaaehtoisten Galiciassa ja muilla onnettomuudesta kärsineillä alueilla tekemälle erinomaiselle työlle, joka oli ratkaisevassa osassa estettäessä polttoöljyn kulkeutumista merenlahtiin ja panee merkille, että näin mahdollistettiin menestyksellisesti tarvittava hiekkarantojen ja kivikoiden puhdistamistyö;
 3. ihailee merimiesten ja heidän järjestöjensä sekä vapaaehtoisten tekemää erinomaista työtä, joka osoittautui ratkaisevan tärkeäksi polttoöljyn kulkeutumisen estämisessä asianomaisten maiden rannoille ja jolla mahdollistettiin tarvittava valtava puhdistustyö;
 4. onnittelee merimiehiä, kalastajia ja muita henkilöitä, jotka esimerkillisillä ponnisteluillaan ja taistelullaan Euroopan rannikoille ajautunutta öljyä vastaan ovat tukeneet positiivisesti työtä, jota oli mahdollista toteuttaa vain käsin, mikä osoittaa jälleen kerran näiden henkilöiden sitoutumisen saastumisen torjuntaan sekä kalavarojen ja ympäristön suojeluun;
 5. vaatii laatimaan vapaaehtoisten kouluttamista ja hallinnointia koskevan suunnitelman puhdistusoperaatioita varten ja kehottaa luomaan näille vapaaehtoisille – yhteistyössä yhdistysten kanssa – todellisen eurooppalaisen ohjesäännön, joka antaa heille oikeuksia ja takuita terveyden suojelun ja terveydenhoidon alalla;
 6. on tyytyväinen, että haaksirikon aikana ei menetetty ihmishenkiä, sillä meriturvallisuutta koskevien säännöksiin ensisijainen päämäärä on ihmishenkien suojeleminen;
 7. katsoo, että ensisijaisia asioita ovat merellä työskentelevien turvallisuuden takaaminen, koska vakavan merionnettomuuden yhteydessä on aina pystyttävä paikantamaan ja pelastamaan miehistö, ja taloudellisen toiminnan sekä luonnonvarojen suojelemisen varmistaminen;

8. pyytää, että haaksirikkoa ennen mereen uponnut tyyrpuurin puoleinen painolastisäiliö nostettaisiin pintaan ja tehtäisiin arvio teräksen ja hitsausauman laadusta;
9. ottaa huomioon, että Prestigen hyllyssä on edelleen noin 37 500 tonnia öljyä; kannustaa asiasta vastuussa olevia viranomaisia toteuttamaan kunnianhimoisen suunnitelman ympäristölle vaaraa aiheuttavan öljyn poistamiseksi hylystä mahdollisimman nopeasti;
10. pahoittelee, että uponneessa aluksessa on yli puoli vuotta onnettomuuden jälkeen edelleen noin 35 000 tonnia öljyä, jota valuu aluksesta noin tonni päivässä ja että Espanjan viranomaiset eivät ole onnistuneet lopullisesti estämään vuotoa; muistuttaa tämän johdosta, että Prestigen hyllyssä vielä olevan öljyn kerääminen on asetettava etusijalle; katsoo, että sekä suoraan näistä vuodoista kerätyn öljyn että rannoilta kerätyn jätteen osalta on tärkeää varmistaa, että käsittely ja kokoaminen tapahtuu sopivassa ja suojatussa paikassa; vaatii tätä varten laatimaan selvityksen öljykatastrofeista aiheutuvien jätteiden varastointipaikoista yhteisön rannikoilla ja pyytämään kyseisiltä viranomaisilta tietoja kyseisten jätteiden käsittelystä sekä käytetyistä käsittelymenetelmistä sekä määrittämään aikataulun näiden jätteiden hävittämistä tai käsittelyä varten siten, että polttaminen sallitaan käsittelykeinona vain, kun se toteutetaan yhteisön lainsäädännön määräysten mukaisesti;
11. pyytää komissiota ja neuvostoa tutkimaan mahdollisimman nopeasti yhteistyössä Euroopan meriturvallisuusjärjestön ja toimivaltaisten kansallisten viranomaisten kanssa käytävissä olevat tekniset mahdollisuudet Prestigen hyllyn tekemiseksi lopullisesti vaarattomaksi ja Prestigen lastista toistuvasti pääsevien vuotojen aiheuttamien saastumisvaarojen estämiseksi; on tässä yhteydessä erittäin huolissaan siitä, että tähän mennessä tehdyillä päätöksillä ja toimilla ei ole voitu estää öljysaasteen toistuvaa kulkeutumista Atlantin rannoille; pyytää komissiolta säännöllisiä tiedonantoja hyllyn käsittelystä;
12. panee merkille Espanjan viranomaisten ponnistelut tässä teknisesti äärettömän vaikeassa tehtävässä, jota jäljelle jääneen öljyn kerääminen erittäin syvällä makaavasta hylystä merkitsee, kun ne perustivat "viisaiden komitean", joka ehdotti erilaisia teknisiä ratkaisuja, ja tekivät lopulta päätöksen, jota öljyn lopullisesta keräämisestä huolehtiva yritys on jo ryhtynyt toteuttamaan;

Meriturvallisuuden parantaminen Euroopan tasolla

13. korostaa, että kahteen Erika-pakettiin sisältyvät toimet, joilla parannetaan laivaliikenteen turvallisuutta Euroopan vesialueilla ja katsoo, että on ensisijaista, että jäsenvaltiot ottavat nämä lait nopeasti ja täysimääräisesti käyttöön ja soveltavat niitä tiukasti; pitää tervetulleina komission ehdotuksia lain toimeenpanoa koskevan määräajan lyhentämisestä;
14. katsoo, että on arvioitava nopeasti, miten jäsenvaltiot ovat saattaneet Erika-direktiivin osaksi lainsäädäntöään, ja tehostettava jäsenvaltioiden tiedonantovelvollisuutta yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanossa;

15. katsoo, että Prestigen onnettomuus on osoittanut selkeästi, että hätässä olevien laivojen vastaanottoa säännellään puutteellisesti; pyytää jäsenvaltioita yhteistyössä Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa toteuttamaan ajoissa ja täysimääräisesti kansallisia hätäsuunnitelmia ja turvasatamien perustamista koskevat sitoumuksensa, ja että ne ilmoittavat suunnitelmissa, missä tilanteissa turvapaikkojen käyttö on pakollista ja että niille järjestetään hätäsuunnitelmiansa toimeenpanemiseksi tarvittavat varat;
16. toivoo, että komissio täsmentää turva-alueiden käsitettä ja tarjoaa näille riittävät taloudelliset keinot ja välineet, ja kehottaa sitä varaamaan korvauksia tapauksiin, joissa on otettava vastaan saastumista aiheuttavia aluksia;
17. kehottaa komissiota tekemään helmikuuhun 2004 mennessä ehdotuksia turvapaikoista aiheutuneiden kulujen korvaamiseksi;
18. katsoo, että alusten vastaanottamista turvapaikkoihin koskevien suunnitelmien käyttöönoton yhteydessä valtioille ja päätöksentekijöille on annettava liikkumavaraa, jotta hätätapauksissa voidaan mukautua paikallisiin tarpeisiin; katsoo lisäksi, että poliittisissa päätöksissä on noudatettava selkeää linjaa;
19. korostaa, että jokaisella jäsenvaltiolla on oltava merillä sattuvien hätätilanteiden varalta selkeä päätöksenteko- ja komentorakenne ja että niillä on riippumaton viranomainen, jolla on asianmukainen juridinen, taloudellinen ja tekninen valta, jotta se voi tehdä hätätilanteessa aluevesiä ja yksinomaista talousvyöhykettä koskevia velvoittavia päätöksiä;
20. pyytää komissiota, että se kehottaa Euroopan meriturvallisuusvirastoa tekemään katsauksen merillä sattuvien hätätilanteiden varalle luoduista komentorakenteista ja toimivaltaisista viranomaisista (kuten Ranskan *Préfecture maritime* ja Ison-Britannian *Secretary of State Representative*) sekä kehittämään suosituksia parhaiden käytäntöjen vaihdosta, edistämään jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja luomaan eurooppalaiset asiaa koskevat ohjesäännöt tai vähimmäisvaatimukset;
21. pitää asianmukaisena perustaa erityisiä hätäsuunnitelmia vilkkaasti liikennöidylle merialueille ja myöntää asianomaisten alueiden viranomaisille tarvittavat resurssit, jotta ne voivat toimia vakavissa onnettomuustilanteissa;
22. pyytää, että komissio perustaa Euroopan unionin nimissä koordinointi- ja toimintajärjestelmän hätätilanteita varten, joka kanavoit EU:n tukea alusta lähtien;
23. pyytää komissiota nopeuttamaan saastumista vastaan toimivan laivaston käyttöönottoa;
24. kehottaa komissiota tekemään neuvostolle ja parlamentille mahdollisimman nopeasti ehdotuksen, jossa määritellään jäsenvaltioittain avunantoon käytettäviä varoja, tarvikkeita, pelastustoimia, saasteen torjumista ja torjuntatoimia koskevien vähimmäisvaatimusten saatavuus;

25. vaatii, että Itämeren ekologisesti herkille ja vaikeakulkuisille merialueille, joita ovat erityisesti Kadetrinne, Skagerrak/Kattegat, Iso-Belt ja Juutinrauma, perustetaan erityisvyöhykkeitä, joilla valtamerialukset, ennen kaikkea öljytankkerit, eivät saa enää kulkea ilman luotsia; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita käynnistämään tarvittavat toimenpiteet toimivaltaisissa kansainvälisissä elimissä, erityisesti Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO); katsoo, että tässä yhteydessä mahdollinen toimenpide on alueiden julistaminen "erityisen herkiksi merialueiksi" (Particular Sensitive Sea Area, PSSA);
26. kehottaa komissiota harkitsemaan mahdollisuutta perustaa ns. liikenteenerotusalueita Itämerelle ja Pohjanmerelle ja varsinkin Portugalin ja Espanjan Atlantin-puoleiselle rannikolle ja laatimaan asiasta kertomuksen Euroopan parlamentille;
27. katsoo, että puhdistusalusten käyttöönottomahdollisuuksia ja käytön rahoittamista on tarkasteltava vakavasti; katsoo, että meriturvallisuusvirasto voisi tehdä aloitteen;
28. kehottaa komissiota tekemään neuvostolle ja parlamentille mahdollisimman nopeasti ehdotuksen sen varmistamiseksi, että uusien aluksien polttoaineeksi käytettävä öljy varastoidaan turvallisempiin kaksirunkoisiin tankkeihin, sillä rahti- ja konttialukset käyttävät polttoaineeseen usein raskaspolttoaineita, joiden määrä voi olla huomattavasti pienten öljytankkerien kuljettamaa määrää suurempi;
29. vaatii jäsenvaltioita poistamaan sotalaivastoistaan yksirunkoiset öljysäiliöalukset ja sellaiset alukset, jotka yhteisön lainsäädännön mukaisesti olisi vedettävä Euroopan vesiltä, vaikka se onkin tietoinen siitä, että puolustusta koskevat kysymykset kuuluvat jäsenvaltioiden yksinomaisen toimivallan piiriin;
30. pyytää, että jäsenvaltiot valvovat tehokkaasti laivojen säiliöiden laitonta pesua merellä, josta syntyvä pilssivesi on suurimpia saastumisen aiheuttajia;
31. pitää tervetulleena alan aloitetta, että öljysäiliöaluksien on oltava jatkuvasti toimivan hätätilassa toteutettavia toimia koskevan järjestelmän (Emergency Response System) piirissä ja että tällä järjestelmällä annetaan hätätilassa apua laivan kunnon arvioimiseksi ja sen toiminnan stabiloimiseksi; ehdottaa, että tätä aloitetta laajennetaan kaikkiin vaarallista tai saastuttavaa lastia kuljettaviin aluksiin;
32. panee merkille, että kaksirunkoisten öljysäiliöalusten käyttöön liittyy erityisiä turvallisuusriskejä (korroosio, metallin väsyminen, räjähdysvaara, alusten seinämien kestävyys, yhteentörmäyksen riskit); pyytää komissiota, että se kehottaisi Euroopan meriturvallisuusvirastoa tutkimaan asiaa kiireellisesti lisää ja ehdottaisi toimia riskien minimoimiseksi;
33. pyytää EU:ta myös edistämään kaksoisrunkoisten alusten rakentamista yhteisön telakoilla ja, jos mahdollista, korvaustoimenpiteenä niillä alueilla, jotka kärsivät eniten vaarallisten aineiden merikuljetuksista aiheutuvista onnettomuuksista;

34. pyytää jäsenvaltioita valvomaan ja tarkkailemaan tehokkaasti vaarallisten ja saastuttavien aineiden kuljetusta rannikkonsa edustalla olevalla 200 merimailin alueella; on kuitenkin huolissaan joidenkin jäsenvaltioiden päätöksestä kieltää tällaisten alusten kauttakulku 200 merimailin etäisyydellä rannikoltaan; on huolestunut siitä, että nämä alukset joutuvat kulkemaan liian kaukana rannikolta, mikä aiheuttaisi miehistölle ja ympäristölle hätätilanteessa (myrsky tai vaurioituminen) suurta vaaraa; pyytää myös jäsenvaltioita järjestämään tällaisia tilanteita varten tarvittavat tekniset pelastusvälineet miehistön auttamiseksi ja meriympäristön suojelun varmistamiseksi;
35. pyytää, että EU:n satamiin ja ankkuripaikoille tulevia raskasta polttoöljyä tai yleensä vaarallisia aineita kuljettavia yksinkertaisella rungolla varustettuja aluksia koskeva kiello laajennettaisiin unionin erityisellä säädöksellä koskemaan myös yhteisön aluevesien kautta kulkevia aluksia;
36. tukee komission ehdotusta velvoittaa EU:n jäsenvaltiot toteuttamaan koordinoituja toimia, joiden tarkoituksena on analysoida ja tarkastella erilaisia tapoja suojella rannikkovesiä, mukaan luettuina aluevedet ja talousvyöhykkeet, laivoilta, jotka aiheuttavan uhan meriympäristölle, velvoittamalla rantavaltiot kieltämään pääsy rannikkovesille sellaisilta aluksilta, jotka selkeästi aiheuttavat ympäristövaaroja eivätkä noudata turvallisuusmääräyksiä;
37. katsoo, että pakollisten reittien käyttöönotto voi olla vain eduksi, koska se pakottaa vaaralliset alukset kulkemaan etäällä toisistaan; katsoo, että Bretagnen kärjessä sijaitsevasta Ouessantin käytävästä saadut kokemukset osoittavat, että turvallisuus on parantunut alueella; katsoo, että Finistèren käytävä on myös siirrettävä kauemmas Galician rannikolta;
38. vaatii erityisen vaarallisten alueiden määrittämistä Marpol-yleissopimuksen puitteissa: esimerkiksi Englannin kanaali ja Pohjanmeri sekä Galician ja Bretagnen Finistère ovat erittäin vilkkaita reittejä, joilla sijaitsee merkittäviä luonnonvaroja sisältävä mannerjalusta; toteaa, että luonnonvarojen käyttöön liittyvät riidat aiheuttavat onnettomuuksia troolareiden ja suurten alusten välillä;
39. vaatii, että kuljetettavia tuotteita ja niiden aluksille sijoittamista koskeva luettelo (sekä tuotteiden koostumusta koskeva täydellinen selvitys) ovat saatavissa – sekä aluksilla että maissa – joka hetki ja kaikkia tarkastuksia varten, ja että nämä luettelot välitetään yhteisön viranomaisille ennakoilmoituksen yhteydessä;
40. pyytää komissiota edistämään uusinta satelliitti- ja transponderitekniikkaa käyttämällä meriliikenteen ohjaus- ja reittijärjestelmiä, joilla alusten liikkeitä voidaan seurata tarkasti ja pitkän matkan päästä; katsoo, että voitaisiin hyödyntää Galileo-hankkeen kehittämistä ja GMES-palveluja;
41. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita Kansainvälisen merenkulkujärjestön puitteissa tutkimaan turvallisuuden parantamiseksi, onko vaarallista lastia kuljettaviin aluksiin sovellettava täydentäviä teknisiä vaatimuksia ja erityisesti, onko aluksissa oltava pakolliset hinauslaitteet, tai keinot torjua välittömästi vähäistä saastetta sekä vuosittainen kaikkien painolastisäiliöiden sisäinen tarkastus yli 15-vuotiaille aluksille;

42. pitää tervetulleena, että komissio suhtautuu myönteisesti joidenkin jäsenvaltioiden käyttöönottimiin verotuksellisiin toimiin, joilla edistetään alusten palaamista eurooppalaisten lippujen alle; pyytää jäsenvaltioita huolehtimaan kaikkiin hallinnollisiin keinoin, jotta paluu lippujen alle ja lippuoikeuden myöntämistä koskeva valvonta mahdollistetaan; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita harkitsemaan uudelleen eurooppalaisen alusrekisterin käyttöönottoa;
43. pyytää komissiota esittämään mahdollisimman pikaisesti ehdotuksen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevien menettelyjen tiukentamisesta siten, että suuririskisten alusten valvontaväli lyhennetään, ja kapteenien ilmoitusvaatimukset laajennetaan kattamaan myös alukset, jotka ovat kauttakulkumatkalla Euroopan rannikolla; pyytää jäsenvaltioita järjestämään riittävät voimavarat näitä tarkastuksia varten lisäämällä tarkastajien määrää ja parantamalla myös heidän työolojaan ja työvälineitään;
44. katsoo, että on käsiteltävä merenkulkualan toimijoiden yhteiseen kieleen liittyviä asioita; katsoo, että on tehostettava IMO:n kehittämää standardisanastoa ja että IMO voisi ottaa tehtäväkseen koulutusvideoiden levityksen aluksilla, mitä tekevät nykyään jotkut varustamot;
45. katsoo, että satamavaltioiden tekemiä tarkastuksia koskevan direktiivin 95/21/EY vaatimus, jonka mukaan on tarkastettava vähintään 25 prosenttia jäsenvaltioiden satamiin saapuvista aluksista, ei ole riittävä; ehdottaa, että tarkastuksia tehtäisiin kaikissa merkittävää meriliikennettä hoitavissa satamissa ja että ne eivät olisi kansallisella tasolla saavutettu keskiarvotulos, koska muuten syntyy kaksi satamaluokkaa, ns. ankarat satamat ja ns. suvaitsevaiset satamat; katsoo, että merkittävän meriliikenteen määritelmän pitää perustua kahteen tekijään, joista toinen liittyy liikennemääriin (esimerkiksi 50 alusta kuukaudessa) ja toinen kuljetettavan vaarallisen ja saastuttavan lastin määrään;
46. pitää tervetulleena komission ehdotuksia, jotka koskevat meriympäristön pilaamisrikoksista määrättäviä seuraamuksia;
47. pitää myönteisenä alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista annettua direktiiviehdotusta, koska jätteen laiton päästäminen mereen on merkittävä meriä saastuttava tekijä;
48. katsoo, että rankaisujärjestelmän luomisen lisäksi olisi toivottavaa tutkia paikallisen ja kansallisen tason julkisten ja poliittisten viranomaisten ottamista mukaan päätöksentekoon;
49. on huolissaan merimiesten rikollisuuden kasvusta ja sen aiheuttamista vahingoista merimiesten ammatinkuvalle;
50. pahoittelee, että kapteeni Mangourasia on kohdeltu rikollisena, vaikka hän ei ole vastuussa aluksen aiheuttamista vahingoista; pyytää Espanjan oikeusviranomaisia peruuttamaan Prestigen kapteenin kotiarestiin liittyvät ehdot;

51. vaatii perustamaan yhteisön rannikkovartioston, jolle annetaan tarvittavat toimivaltuudet ja välineet ja jonka tehtävänä on alusten laittomien päästöjen valvonnan ja rikosoikeudelliseen vastuuseen saattamisen ja tiettyjen merenkulkureittien noudattamisen valvonnan lisäksi huolehtia ennen kaikkea siitä, että merivahingon sattuessa käynnistetään mahdollisimman nopeasti ja koordinoitusti tarvittavat toimenpiteet, mukaan lukien ohjaaminen turvapaikkoihin ja turvasatamiin;
52. katsoo, että meriliikenteen olosuhteiden parantamiseksi ja kalavarojen turvaamiseksi yhteisön vesillä toteutettavien toimien yhteydessä olisi perustettava eurooppalainen merivartiosto;
53. ottaa huomioon, että merialueiden onnettomuuksien ja onnettomuustapauksien tutkinnan suorittaa tällä hetkellä asiaankuuluvan laivan lippuvaltio ja rannikkovaltio; katsoo, että muiden onnettomuuksien ehkäisemiseksi on tärkeää, että unionissa luodaan selkeät suuntaviivat merillä sattuneiden onnettomuuksien riippumattoman tutkinnan suorittamiseksi; katsoo, että tämän pitäisi suorittaa jäsenvaltioiden tasolla ja tarvittaessa Euroopan tasolla riippumaton tutkinnasta vastuussa oleva elin;

Meriturvallisuuden parantaminen kansainvälisesti

54. pyytää jäsenvaltioita huolehtimaan, että EU liittyy Kansainväliseen merenkulkujärjestöön (IMO) ja että komissiolla olisi neuvotteluvaltuudet toimia EU:n puolesta IMO:ssa;
55. pyytää komissiota ja jäsenvaltioita ajamaan IMO:ssa meriturvallisuuden kaikkien näkökohtien vahvistamista, jolloin ei rajoitettaisi EU:n yksipuolisiin toimiin, jotka voisivat aiheuttaa yhteisön kauppalaivaston siirtämistä muualle ilman että tulevien katastrofien uhka vähenisi;
56. pyytää komissiota ja jäsenvaltioita toimimaan pontevasti ratkaisun löytämiseksi yhteistyössä IMO:n kanssa, jotta MARPOL-yleissopimusta tarkistamalla yksirunkoiset tankkerit otetaan vähitellen pois liikenteestä koko maailmassa;
57. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tekemään kaikkensa, jotta IMO:ssa päästään yksimielisyyteen turvapaikkoja ja -satamia koskevasta kansainvälisestä julkisoikeudellisesta yleissopimuksesta;
58. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tarkastelemaan uudelleen IMO:n alusten luokitusjärjestelmää ja soveltamaan tiukempia vaatimuksia alusten käyttöä koskeviin tietoihin, jotka laivanvarustajien on annettava luokituslaitoksille;
59. toistaa, että on luotava kansainvälisellä ja yhteisön tasolla toimivia perusteellisen teknisen tarkastuksen mekanismeja, joiden avulla voidaan selvittää luotettavasti alusten tosiasiallinen kunto;
60. pyytää YK:n merioikeusyleissopimuksen vapaata pääsyä avomerille ja yksinomaiselle talousvyöhykkeelle koskevien kohtien tulkinnan ja toimeenpanon tarkistamista, jotta rannikkovaltiot voivat ryhtyä toimiin sellaisten alusten vuoksi, jotka aiheuttavat vaaraa ympäristölle ja meriturvallisuudelle;

61. pyytää komissiota ja jäsenvaltioita pyrkimään IMO:n puitteissa siihen, että otetaan käyttöön pakolliset laivareitit ja rajoitetaan laivaliikennettä erityisen aroiksi määritellyillä merialueilla rannikkojen suojelemiseksi ja kehitetään lippuvaltioita koskeva tarkastusvalvonta torjumaan mukavuuslippuja sekä tiukennetaan satamavaltioiden suorittaman valvonnan sääntöjä;
62. kehottaa panemaan täytäntöön suojele-, ehkäisy- ja valvontaohjelmia, jotka koskevat sellaisia merikuljetusreittejä, jotka kulkevat herkimmillä alueilla sekä kemiallisten onnettomuuksien ja öljyonnettomuuksien riskeille vakavimmin alttiilla alueilla; kehottaa komissiota ja neuvostoa esittämään IMO:lle koordinoitun ehdotuksen julkilausumaksi, joka koskee unionin rannikoiden herkkiä merikäytäviä ja joka koskee "nollapäästöjen" tarvetta ja vaarallisten aineiden kuljetusten kieltämistä;
63. pyytää kiristämään vaarallisten aineiden merikuljetuksia hoitavia mukavuuslippulaivoja koskevaa lainsäädäntöä ja valvontaa;
64. kiinnittää huomiota tehokkaan tiedonvälityksen tarpeeseen myös hätätilanteiden vuoksi alusten, pelastusryhmien ja rannikkoviranomaisten välillä; katsoo, että englannin kielen riittävä taito on tarpeellinen meriliikenteessä;

Taloudelliset näkökohdat

65. katsoo, että laivanvarustajien on osallistuttava enemmän korvausvastuusta koskeviin velvoitteisiin tarkistamalla IMO:n kansainvälisiä vahinkoja ja korvausvastuuta koskevia säännöksiä; pyytää komissiota tekemään siinä tapauksessa, että tämä hanke ei toteudu, ehdotuksen korvausvastuuta koskevasta järjestelmästä laajentunutta EU:ta varten;
66. ottaa huomioon, että öljyläivaston kunto ei ole ainoa öljyvahinkovaaraan vaikuttava tekijä, ja että siksi kaksoisrunkoisten alusten yleiseen käyttöönottamiseen on liityttävä harkintaa, suuntaviivoja ja toimenpiteitä koko merikuljetusketjun saamiseksi oikeudellisen vastuun piiriin; katsoo, että on erityisen tärkeää varmistaa, että yhteisön toimivaltaa vahvistetaan tavoitteena eurooppalaisen meriturvallisuusalueen luominen, jolla voitaisiin nopeuttaa reagointia merionnettomuuksiin, täyttää kansallisen ja yhteisön lainsäädännön vaatimukset ja turvata yhteisön lainsäädännön yhtäläinen noudattaminen kaikissa jäsenvaltioissa;
67. vaatii "saastuttaja maksaa" -periaatteen täyttää noudattamista meriympäristössä todellisella rikosvastuujärjestelmällä yhtäältä siten, että tapauksista vastuussa olevia rangaistaan ja toisaalta siten, että kehitetään edelleen saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti kansainvälistä korvausrahojajärjestelmää, josta maksetaan korvausta rannikon asukkaille aiheutuneista vahingoista ja rahoitetaan ympäristön palauttaminen entiselleen; katsoo, että tämän rahaston rahoituksen on ulotuttava koko kuljetusketjuun (lippuvaltiot, varustajat, lastin omistajat ja alusten omistajat); katsoo, että tämä rahasto voisi koostua kahdesta osasta, joista toinen liittyisi öljykuljetuksiin ja toinen muiden vaarallisten aineiden kuljetuksiin;

68. pitää tervetulleena IMO:n päätöstä nostaa öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston (IOPCF:n) korvauksen enimmäismäärää noin miljardiin euroon onnettomuutta kohti; pyytää jäsenvaltioita ratifioimaan asiaankuuluvan pöytäkirjan viivytyksittä; pyytää komissiota ja neuvostoa valvomaan, että Prestigen uhrit saavat korvaukset täydellisesti ja mahdollisimman pikaisesti;
69. pyytää neuvostoa hyväksymään ja panemaan välittömästi täytäntöön eurooppalaisen korvausrahaston (IOPC), jonka Euroopan parlamentti on jo hyväksynyt 14. kesäkuuta 2001¹, varsinkin Prestigen onnettomuutta varten;
70. panee tyytyväisenä merkille Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä 16. toukokuuta 2003 hyväksytyn päätöksen perustaa öljyvahinkojen korvaamista varten kansainvälinen lisärahoisto, jonka korvauksen yläraja on 750 miljoonaa erityisiä nosto-oikeuksia (lähes miljardi euroa vaihtokurssin mukaisesti) ja joka tulee voimaan kolme kuukautta sen jälkeen, kun kahdeksan jäsenvaltiota, joiden vuosittainen öljytonnimäärä on 450 000, ratifioivat uuden pöytäkirjan;
71. pahoittelee, että neuvosto ei hyväksynyt komission ehdotusta perustaa Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahasto (COPE-rahasto), jossa kokonaiskorvauksen ylärajaa nostettaisiin 1 miljardiin euroon tämänhetkisen ylärajan ollessa 185 miljoonaa euroa; kehottaa jäsenvaltioita ratifioimaan viipymättä pöytäkirjan, jolla perustetaan lisärahoisto öljyvahingoista suoritettavia korvauksia varten; katsoo, että mikäli näin ei tapahdu, komission ehdotus olisi hyväksyttävä kiireellisesti COPE-rahaston perustamista silmällä pitäen;
72. pyytää, että Euroopan unioni sopii nopeasti meriliikenteen toimijoiden vakuutuskaton nostamisesta;
73. pahoittelee, että yhteisö ei ole toiminut onnettomuusalueille taloudellisesti niinkin tärkeällä alalla kuin matkailussa, joka on kärsinyt suuresti; pyytää neuvostoa ja komissiota ryhtymään tarvittaviin toimiin matkailualan lyhyen ja pitkän aikavälin ongelmien ratkaisemiseksi rannikkoalueilla, joilla on syntynyt Prestigen aiheuttaman onnettomuuden kaltaisia ympäristötuhoja mukaan lukien onnettomuuden uhreille maksettava tuki, kannusteet yrittäjyyden tukemiseksi ja mainoskampanjat, sitten kun on todettu, että ympäristötuhot on saatu kokonaan korjattua;
74. pyytää komissiota kiinnittämään erityistä huomiota eri talouden alojen ja erityisesti matkailu-, kalastus- ja simpukanviljelyalan lyhyen ja pitkän aikavälin ongelmiin rannikkoalueilla, joilla on syntynyt Prestigen aiheuttaman onnettomuuden kaltaisia ympäristötuhoja;
75. katsoo, että tehokkaat hätämootorit parantavat selvästi suurten tankkereiden käsittelyominaisuuksia vaaratilanteissa ja voivat auttaa ehkäisemään uhkaavia havereita; panee merkille Euroopan laivanrakennustekniikassa jo olemassa olevat hätämootoriratkaisut ja kehottaa komissiota edistämään alusten varustamista tehokkailla hätämootoreilla;

¹ EYVL C 53, 28.2.2002, s. 324.

76. painottaa, että neuvoston ja komission on otettava käyttöön kaikki tarpeelliset taloudelliset voimavarat Prestigen onnettomuuden aiheuttamien vahinkojen korjaamiseksi; pyytää, että ympäristön kunnostamisen lisäksi korjattaisiin tasapuolisesti kaikki sosiaaliset ja taloudelliset vahingot kiinnittäen erityistä huomiota kärsimään joutuneiden alueiden teollisuuden palauttamiseen ennalleen; katsoo, että tämä koskee kalatalouden lisäksi muita aloja kuten säilyketeollisuutta, kauppaa, liikennettä, korjaus- ja ylläpitoalaa, majoituspalveluja ja matkailua;
77. pyytää neuvostolta ja komissiolta, että 20. joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen perusteella Espanjan kalatalous-, nilviäis- ja vesiviljelyaloille annettavaa apua käytettäisiin kaikkien niiden hyväksi, jotka yhä kärsivät onnettomuuden seurauksista, ja erityisesti niiden yksityishenkilöiden ja yritysten hyväksi, jotka kärsivät kaikkein välittömimmin; pyytää lisäksi komissiota esittämään samanlaisen ehdotuksen Ranskan alueista, kuin mitä esitettiin onnettomuudesta kärsimään joutuneesta Espanjan rannikkoalueista;
78. pyytää ottamaan käyttöön kaikki yhteisön ja varat ja tekniset välineet (EAKR, koheesiorahasto, Interreg III, KOR, EU:n solidaarisuusrahasto, tutkimusta, teknologista kehittämistä ja esittelyä tarkoittavia toimia koskeva kuudes puiteohjelma, jne.), sekä tekemään uusia ehdotuksia ja antamaan uusia määrärahoja esittelyhankkeille tai erityistoimenpiteille, arvioimaan ympäristövaikutukset, korvaamaan vahingot, joita nykyinen kansainvälinen yleissopimus ei kata ja perustamaan hiilivetysaasteita koskevan kokemustenvaihtoverkoston, jne.; pyytää tämän vuoksi, että erityisesti EAKR:n ja sen johdannaisten käytön osalta vahinkoihin tavoitteeseen 2 kuuluvilla alueilla sovelletaan samaa yhteisön rahoitusosuutta kuin vahinkoihin tavoitteeseen 1 kuuluvilla alueilla; katsoo, että näin vältetään eriarvoinen kohtelu, joka ei olisi perusteltua, koska kysymys on kärsimään joutuneiden alueiden ulkopuolelta tulleiden aineiden aiheuttamista vahingoista;
79. pyytää komissiota ilmoittamaan Euroopan parlamentille rakennerahastojen ja koheesiorahaston vuosien 2000–2006 ohjelmoinnissa mahdollisesti tehtävistä uudistuksista, joita tarvitaan avun kohdistamiseen Prestigen onnettomuudesta Espanjassa ja Ranskassa kärsimään joutuneille alueille; suosittelee, että tällaiset ohjelmoinnin uudistukset tehtäisiin pikaisesti ja suunnattaisiin sekä rannikon ekologiseen kunnostamiseen että kärsimään joutuneiden alojen taloudelliseen elvyttämiseen;
80. katsoo, että luonnonkatastrofien hoitamiseen tarkoitetun Euroopan solidaarisuusrahaston tai vakavien ympäristövahinkojen korjaamiseen tarkoitetun erityisrahaston olisi katettava Prestigen kaltaiset suuret merikatastrofit;
81. pyytää komissiota sisällyttämään yhteisön tutkimusta, teknologista kehittämistä ja esittelyä tarkoittavia toimia koskevan kuudennen puiteohjelman vuoden 2004 työohjelmaan tutkimuksen, jolla voidaan luoda kaikkia yhteisön rannikkoja varten sellaiset hätätoimenpidesuunnitelmat, joiden avulla voidaan puuttua kaikenlaisiin vaara- ja onnettomuustilanteisiin ja suunnitella ja rakentaa uusia teknisesti edistyneitä aluksia merisaastepäästöjen keräämiseksi ja puhdistamiseksi sekä uusien teknologioiden edistämiseksi ympäristövahinkojen korjaamisessa ja jätteiden käsittelemisessä;

82. pyytää komissiota laatimaan vuoden kuluttua Prestigen onnettomuudesta arviointikertomuksen vaikutuksista, joita yhteisön toimilla on ollut onnettomuuden seurausten lieventämiseksi, ja kiinnittämään siinä erityistä huomiota ympäristön kunnostamiseen ja tukeen kärsimään joutuneelle kalatalousalalle ja teollisuudelle;

Ympäristöä koskevat näkökohdat

83. korostaa meriturvallisuuden ja ympäristönäkökohtien vuoksi tarvetta pelastaa vaaralliset haaksirikkoutuneet alukset Euroopan vesialueilla; pyytää komissiota edistämään tätä koskevaa investointia;

84. panee merkille, että yksipohjaisten alusten asteittaisen käytöstä poistamisen nopeuttaminen lisää huomattavasti alusten romuttamista; pyytää ihmisten terveyden ja ympäristön suojelun vuoksi, että IMO laatii velvoittavat muun muassa alusten kierrätyksen valmistelua, saasteen vähentämistä, vaarallisten materiaalien käyttöä ja asiaa koskevaa kansainvälistä yhteistyötä koskevat suuntaviivat;

85. katsoo, että Kansainvälisen merenkulkujärjestön järjestämässä kansainvälisissä neuvotteluissa olisi mielenkiintoista tutkia enemmän, millaisissa olosuhteissa yksirunkoiset alukset vaurioituvat sekä millaisissa olosuhteissa näiden alusten työntekijät työskentelevät kehitysmaissa;

86. panee merkille, että kansanterveyden kannalta ei ole julkistettu mitään tietoja siitä, millaista altistumista on kohdistunut niihin henkilöihin, joihin Prestigen aiheuttama saastuminen on saattanut suoraan tai välillisesti vaikuttaa, ja pahoittelee, että näin hukataan kallisarvoista aikaa hankkia tietoja öljyvudon vaikutuksista väestöön;

87. kehottaa komissiota mukauttamaan rikkipitoisuusluokkaan 2 kuuluvaa raskasta polttoöljyä koskevia eurooppalaisia direktiivejä, joissa kielletään sen käyttö EU:ssa mutta sallitaan sen valmistaminen ja kuljettaminen Euroopassa ja sen satamissa sekä sen vienti muihin maihin energian tuotantoa varten; vaatii tämän vuoksi tämän tyyppisten hiilivetyjen tuotannon kieltämistä;

88. kehottaa arvioimaan kielteiset ekologiset vaikutukset Natura 2000 -verkoston piiriin ehdotetuilla alueilla ja ekologiselta kannalta merkittävillä alueilla, jotka sijaitsevat öljykatastrofin vaikutusalueella, sekä toteuttamaan toimenpiteitä ilmenneiden vahinkojen korjaamiseksi; vaatii ehdotettujen Natura 2000 -alueiden välitöntä hyväksymistä;

89. kehottaa panemaan elinympäristödirektiivin kiireesti täytäntöön niillä ekologisesti arvokkailla seuduilla, jotka sijaitsevat EU:n kyseisillä merialueilla, sekä sisällyttämään ne viipymättä Natura 2000 -verkostoon;

90. muistuttaa, että jätteiden vastaanotto- ja käsittelylaitteet ovat puutteellisia monessa yhteisön satamassa; vaatii siksi, että kaikkiin yhteisön satamiin asennetaan Euroopan tasolla laadittavan suunnitelman avulla säiliöiden pesuun ja alusten puhdistamiseen tarvittavat välineet, siten, että satamat pystyvät torjumaan samanaikaisesti useita merkittäviä ongelmia;

91. vaatii EU:ta liittymään IMO:n jäseneksi ja vaatii, että jäsenvaltiot ratifioivat vuoden 1996

HNS-sopimuksen vaarallisten aineiden kuljetuksista, ja vaatii, että Montego Bayn yleissopimusta kansainvälisestä merioikeudesta vahvistetaan meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun sekä erityisesti sopimuksen XII jakson osalta;

92. vaatii, että kaikki yhteisön rannikot sisällytetään eurooppalaiseen hätätilasuunnitelmaan, joka mahdollistaa kaikkien riskien tai suurten katastrofien kohtaamisen; ehdottaa, että olisi otettava käyttöön eurooppalaiset väestönsuojeluryhmät, jotka voivat toimia ympäristökatastrofin tapauksessa ja joilla olisi käytössään välineet, jotka sopivat eri tilanteisiin, mukaan luettuna meriympäristö;
93. toivoo eurooppalaisia tutkimuksia, jotka koskevat ekosysteemien kehittymistä ja palauttamista, sekä epidemiologista tutkimusta polttoöljylle altistuneista väestöryhmistä, jotta saadaan tietoja terveysvaikutuksista lyhyellä aikavälillä (sidekalvon tulehdus, päänsärky, vaikutukset hengitysteihin) sekä keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä (vaikutukset, joita krooninen altistuminen mahdollisesti myrkyllisille yhdisteille voi aiheuttaa tulevaisuudessa);
94. kehottaa komissiota ehdottamaan toimenpiteitä, joilla ehkäistään kaikki satamista peräisin oleva saastuminen, joka pahentaa voimakkaasti meriympäristön tilan heikkenemistä ja vaikuttaa kyseisten henkilöiden terveyteen;
95. kehottaa koordinoimaan paremmin, tehokkaammin ja nopeammin toimenpiteet merionnettomuuksien yhteydessä pelastetun eläimistön puolesta; katsoo, että on luotava infrastruktuuri eläinten puhdistamista varten sekä korkeat standardit ja kokeneiden järjestöjen verkostot;
96. vaatii saastumisen uhriksi joutuneiden eläinten puhdistamiseen osallistuneille järjestöille tätä tehtävää vastaavaa rahoitusta;
97. kehottaa luomaan öljykatastrofeja koskevan yhteisön arkiston (historiatiedot, tutkimukset, toteutetut toimenpiteet), joka muodostaa tietokannan, joka on ajan tasalla sekä vaivattomasti kaikkien toimielinten ja suuren yleisön käytettävissä;

Sosiaaliset näkökohdat

98. korostaa, että on ryhdyttävä tehokkaisiin ja kiireellisiin toimiin meriturvallisuuden varmistamiseksi ja sellaisten ekologisten tapahtumien välttämiseksi, jotka valitettavasti aiheuttavat myös vakavia ympäristöllisiä ja sosiaalistaloudellisia seurauksia ja jotka osoittavat säännöllisesti yhteisön rannikkojen haavoittuvuuden tilanteessa, jossa öljykuljetusten lisääntymisen myötä myös riskit lisääntyvät;
99. muistuttaa, että merimiesten koulutus on olennaisen tärkeää merikuljetusten turvallisuuden parantamiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi; palauttaa myös mieleen, että Euroopan parlamentti on pyytänyt jo useaan otteeseen esittämään pikimmiten toimintaohjelman, jolla pyritään edistämään merenkulkualan ammatteja;

100. korostaa, että pätevät merimiehet ovat tärkeässä asemassa alusten ennaltaehkäisevässä huollossa, sillä juuri he tietävät parhaiten alusten tilanteen ja puutteet;
101. katsoo, että merimiesten ammattitaito on tärkeää ja pyytää jäsenvaltioita valvomaan satamatarkistusten yhteydessä erityisesti, onko miehistöllä tarvittava ammattitaito ja kokemus; vaatii samalla merimiesten koulutuksen sekä työ- ja elinolojen parantamista, joka parantaisi meriturvallisuutta; kehottaa komissiota edistämään merimiehen ammatin yhdenmukaistamista ja sen arvon palauttamista Euroopan tasolla;
102. pyytää komissiota ottamaan meriturvallisuutta koskevia säännöksiä laatiessaan huomioon miehistöjen turvallisuuden mahdollisia pelastustoimia onnettomuustapauksissa silmällä pitäen;
103. palauttaa mieliin, että työturvallisuuden ja -terveyden alan koulutukseen on yhdistettävä pysyvät toimet, joilla pyritään ennalta ehkäisevien toimintatapojen tukemiseen, tämän toiminnan erityisriskit, merenkulkualan ammattilaisten demografinen rakenne ja se, että laiva on heidän kotinsa, huomioon ottaen; katsoo, että nämä toimet on toteutettava eurooppalaisen työterveysstrategian 2002–2006 hengessä;
104. antaa komissiolle ja jäsenvaltioille oman toimivaltansa rajoissa sekä kansainvälisille järjestöille harkittavaksi, onko tarpeen muuttaa perusteellisesti kansainvälisiä merenkulkua koskevia säädöksiä niin, että turvallisuuden ja työterveyden näkökulmasta vastattaisiin nykyaikaisen meriliikenteen vaatimuksiin;
105. panee tyytyväisenä merkille yksityisten yritysten aloitteen työllisyyden kannustamiseksi öljyvahinkojen kohteeksi joutuneilla alueilla, kuten Costa de la Mortella, joka on yksi Galician rannikon eniten kärsineistä alueista;
106. antaa komission ja jäsenvaltioiden harkittavaksi, onko toteutettava kansainvälisen oikeusjärjestelmän syvälinen muutos, jolla annetaan vastaus nykyaikaisen meriliikenteen vaatimuksiin työturvallisuuden ja -terveyden näkökulmasta;

Kalastusta koskevat näkökohdat

107. toteaa, että öljyvahingot vaikuttavat eniten kalastajien ja vesiviljelijöiden elämään, koska ne vahingoittavat luonnonvaroja, mikä merkitsee suuria taloudellisia menetyksiä kyseisten ammattien harjoittajille;
108. korostaa ja antaa tunnustusta kalastajien ja vesiviljelijöiden aktiiviselle osallistumiselle ja suurelle motivaatiolle, kun he muodostivat omasta aloitteestaan ja omista kalastusvälineistään erittäin tehokkaita laivueita meren saastumisen torjumiseksi; kiittää lämpimästi lukuisia vapaaehtoisia, jotka ovat tulleet eri puolilta Eurooppaa auttamaan puhdistustyössä;
109. pyytää komissiota rahoittamaan ohjelman, jolla kalastajat ja vesiviljelijät voidaan integroida meriympäristön suojeluun tulevissa katastrofeissa siten, että saatujen kokemusten pohjalta heidät voidaan varustaa tilanteen kannalta parhain välinein;
110. toistaa siksi 21. marraskuuta 2002 Prestige-öljytankkerin katastrofista Galician

rannikon edustalla annettuun päätöslauselmaan¹ ja 19. joulukuuta 2002 Prestige-öljytankkerin haaksirikosta annettuun päätöslauselmaan² sisältyvät, Euroopan parlamentin täysistunnossa hyväksytyt pyynnöt muodostaa kala- ja äyriäisvarojen runsauden vuoksi herkiksi luokiteltuja yhteisön meri- ja kalastusalueita, koska niiden väestöt ovat suuresti riippuvaisia näistä luonnonvaroista, kuten Galician tapaus on osoittanut;

111. vaatii, että turvapaikkaluettelo laadittaessa otetaan huomioon alueet, joilla kalastajat ja vesiviljelijät työskentelevät;
112. vaatii, että kalastuslaivueet osallistuvat jatkossakin hätätoimiin, jotta kalastajat otettaisiin pysyvästi mukaan saastumisen torjuntaan ja että heidät tunnustettaisiin tehokkaiksi ja motivoituneiksi toimijoiksi;
113. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

¹ P5_TA(2002)0575.

² P5_TA(2002)0629.

PERUSTELUT

Öljytankkeri Prestige upposi Galician (Espanjan) rannikolla 19. marraskuuta 2002 ajelehdittuaan kuusi päivää myrskyn vietävänä. Aluksen vuotaminen ja sen uppoaminen on aiheuttanut poikkeuksellisen laajan taloudellisen ja ympäristöonnettomuuden. Erityisesti Galician ja sen lähistöllä sijaitsevien alueiden kalastus- ja matkailuala on kärsinyt huomattavasti. Öljysaastetta on levinnyt laajalti myös Ranskan ja Portugalin rannikoille.

Tästä onnettomuudesta on tehtävä se johtopäätös, että on tärkeää saada luotettavaa tietoa ja asiantuntijoiden arvioita onnettomuuteen johtaneista syistä ja tilanteista. Euroopan parlamentti järjesti siksi Brysselissä 19. ja 20. maaliskuuta julkisen kuulemistilaisuuden ja lähetti 24.–26. maaliskuuta valtuuskunnan Galiciaan ja 15.–16. huhtikuuta Brestiin, Ranskaan.

Tämän mietinnön perustana ovat kuulemistilaisuuden aikana tehdyt johtopäätökset ja työvierailut Galiciaan ja Brestiin.

Prestige-aluksen haaksirikko ja sen aiheuttaneet syyt

Usean osapuolen parlamentille antamien tietojen perusteella voidaan esittää seuraavat tiedot 13.–19. marraskuuta 2002 sattuneista tapahtumista.

Marraskuun 13 päivänä noin klo 15.00 Prestigen miehistö kuuli räjähdysten ja tunki epätavallista tärinää. Seuraavan 15 minuutin aikana alus oli kaatunut jo 25 astetta tyyrpuurin ja vuoti öljyä niin sanotusta butterworth-aukosta. Noin kaksi tuntia myöhemmin miehistö evakuoitiin aluksesta helikoptereilla lukuun ottamatta kapteenia ja kahta miehistön jäsentä. Sen jälkeen kapteeni määräsi, että paapuurin puoleiset painolastisäiliöt on avattava aluksen oikaisemiseksi, koska konehuoneeseen valui vettä.

Marraskuun 14 päivänä klo 06.00 Espanjan rannikkovartiosto ja tarkastajat saapuvat alukselle arvioimaan tilannetta. Kaksi espanjalaista hinaajaa kiinnittivät Prestigen klo 12.00 useiden epäonnistuneiden yritysten jälkeen. Laiva oli sillä hetkellä noin kolme meripeninkulmaa Cabo Torianasta. Espanjan viranomaiset kehottavat kapteenia käynnistämään moottorit ja poistumaan Espanjan rannikolta. Kapteeni protestoi sitä vastaan, koska hän pelkäsi, että moottoreiden käynnistäminen ja paluu avomerelle vahingoittaisi laivaa vielä enemmän, mutta totteli kehotusta. Noin klo 14.00 La Corunaan saapui raivaus- ja pelastusyritys Smit. Se ei kuitenkaan saanut Espanjan viranomaisilta lupaa mennä alukseen. Smit neuvoi viranomaisia kuljettamaan alus satamaan tai turvapaikkaan, mutta Espanjan viranomaiset kehottavat Smit:iä kuljettamaan aluksen vähintään 120 meripeninkulman päähän Espanjan rannikolta. Smit ei voinut nousta alukseen noudattamatta tätä toimeksiantoa. Smit hyväksyi tämän vastalauseita.

Huonojen sääolosuhteiden vuoksi pelastusyritys voitiin aloittaa vasta yöllä 15. marraskuuta. Laivaa kuljetettiin länteen ja sen jälkeen etelään, ja moottori sammutettiin. Pelastustyöntekijät huomasivat 35 metrin pituisen murtuman vedenpinnan alapuolella. Päivänvalossa vaikutti silta, että kahden säiliön kuori ja osa lastista oli hävinnyt. Pelastusjoukkojen kapteeni esitti turhaan pyynnön saada alus turvapaikkaan. Aamupäivän aikana Smit'in edustaja pyysi vielä kerran virallisesti, että laiva voitaisiin viedä satamaan tai turvapaikkaan.

Marraskuun 16 päivänä hinausnopeutta hidastettiin, jotta alukseen kohdistuvaa voimaa vähennettäisiin minimiin. Marraskuun 17 päivänä Smit sai Espanjan viranomaisilta käskyn kuljettaa laivaa kuitenkin kauemmas. Marraskuun 18 päivänä Portugalin laivasto kielsi pelastustyöntekijöitä kuljettamasta laivaa etelään päin. Sen vuoksi laivaa kuljetettiin edelleen lounaaseen, joten se joutui kovaan merenkäyntiin. Lopulta, 19. marraskuuta klo 8.00, laiva katkesi kahtia ja upposi (laivan takaosa keskipäivällä ja etuosa klo 16.15). Tankkeri vuoti öljyä uppoamisen jälkeenkkin.

Tapahtumista on esitetty olennaisesti eroavia kommentteja, ja todistajien lausunnot ovat epäselviä tai ristiriitaisia.

Aiheutuivatko 13. marraskuuta sattuneet vahingot törmäyksestä, rakennusvirheestä, muusta laivalle aiheutuneesta vahingosta vai monien eri syiden yhteisvaikutuksesta? Vuotiko Prestige 13. marraskuuta 2002 sattuneiden vahinkojen takia ainoastaan butterworth-aukoista, vai oliko kyse jo huomattavasta öljysaasteesta? Haettiin miehistö alukselta omasta pyynnöstään vai viranomaisten toimeksiannosta? Missä määrin Prestigen kapteeni toimi yhteistyössä ja oliko kapteenin käytös ammattimaista? Miksi viranomaiset pitivät pelastustyöntekijöitä maissa kauemmin, kuin oli välttämätöntä?

Käynnissä on useita tutkimuksia onnettomuuden aiheuttaneista syistä ja vastuuta koskevista kysymyksistä. Laiva makaa meren pohjalla, joten tekniset tarkastukset ovat lähes mahdottomat. Prestigen onnettomuus korostaa seuraavien asioiden tärkeyttä

- nykyisten eurooppalaisten ja kansainvälisten meriturvallisuutta koskevien säännösten noudattamista koskeva tehokas valvonta
- hätäsuunnitelmien, turvapaikkojen, pelastus- ja öljyntorjuntakapasiteetin (materiaali ja henkilöt) saatavuus
- selkeä johtorakenne ja yksiselitteinen poliittinen vastuu merellä tapahtuvissa hätätilanteissa
- kauttakulkuliikenteen laivojen parempi valvonta
- laivojen asianmukainen huoltaminen, tiukat ja säännölliset tarkastukset

Seuraavaksi käsitellään näiden seikkojen perusteella esitettäviä ehdotuksia.

Esittelijän tekemät ehdotukset

1. Nykyisen EU:n ja kansainvälisen lainsäädännön toimeenpaneminen ja valvonta

Suurin osa tarpeellisesta lainsäädännöstä meriturvallisuuden edistämiseksi on jo olemassa sekä Euroopassa että maailmanlaajuisesti. Kahteen Erika-pakettiin liittyvät toimet olisivat voineet estää Prestigen onnettomuuden (tunnistusjärjestelmä, yksirunkoisten tankkerien vaiheittainen käytöstä poistaminen, pakollinen "musta laatikko", reittijakojärjestelmä, tehostettu valvonta satamissa, jne.).

Meriturvallisuutta voidaan parantaa, jos olemassa olevia kansainvälisiä sääntöjä noudatetaan. Keskeisin ehto on, että jäsenvaltiot saattavat hyväksytyt Erika-lainsäädännön mahdollisimman nopeasti osaksi kansallista lainsäädäntöä ja valvovat tiukasti sen soveltamista. Kansainvälisen lainsäädännön noudattamista koskeva valvonta on myös ensiarvoisen tärkeää.

2. Meriturvallisuuden parantaminen Euroopassa ja maailmanlaajuisesti

On toivottavaa ottaa käyttöön uusia toimia ja tehostaa aikaisemmin tehtyjä sopimuksia.

2.1 Häätötilassa olevan laivan vastaanotto: hätäsuunnitelmat ja turvapaikat

Toimivaltaisten viranomaisten on laivan joutuessa ongelmiin tehtävä päätöksensä nopeasti perinpohjaisen ja riittävän tiedon perusteella. Hätäsuunnitelma on tarpeen, jotta päätös voidaan tehdä nopeasti.

Neuvosto on kehottanut jäsenvaltioita saamaan kyseiset hätäsuunnitelmansa valmiiksi 1. heinäkuuta 2003 mennessä.

Esittelijä pitää erittäin tärkeänä, että jäsenvaltiot toimeenpanevat nämä suunnitelmat ajoissa ja täysimääräisesti. Esittelijä katsoo, että suunnitelmissa olisi määriteltävä, kuka on päätöksestä vastuussa, ja ketä kuullaan. Hätäsuunnitelmissa on ilmoitettava etenkin, miten eri hätätötilanteissa toimitaan. Jäsenvaltioilla on oltava käytössään tarpeeksi hyvin varustettuja turvapaikkoja (satamia tai muita käytössä olevia ankkuripaikkoja). Hätäsuunnitelmissa on myös ilmoitettava, mitä turvapaikkaa kussakin tilanteessa on käytettävä. Suunnitelmien perusteella toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava mahdollisuus tietyissä olosuhteissa *kieltää* turvapaikkojen käyttö.

Direktiivissä 2002/59 (johdanto-osan kappale 16) on esittelijän tekemä ehdotus, että komissio tutkii, voiko se antaa rahallisia korvauksia hätäsatamille. Komission on annettava asiasta ehdotus 5. helmikuuta 2007 mennessä. Esittelijän mielestä tätä mahdollisuutta on tutkittava nopeammin. Vaikeuksissa olevan laivan vastaanottavan jäsenvaltion on voitava luottaa nopeaan ja täysimääräiseen korvaukseen kustannuksista, jotka tästä operaatiosta mahdollisesti aiheutuvat.

2.2 Komentorakenne ja päätöksenteko hätätötilanteissa

Komento- ja päätöksentekorakenne hätätötilanteessa vaihtelee huomattavasti jäsenvaltioittain. Esittelijän mielestä on erittäin tärkeää, että jokaisessa jäsenvaltiossa on (lopullinen) vastuussa oleva taho, joka harkitsee asianmukaisten asiantuntijoiden antamien neuvojen perusteella toteutettavien toimien tärkeysjärjestystä. Tämän viranomaisen – henkilön tai järjestön – on oltava riippumaton, ja sillä on oltava tarvittava taloudellinen ja juridinen valta sellaisen päätöksen tekemiseksi, joka koskee kaikkia osapuolia: hädässä olevaa laivaa, pelastajia, sataman kapteenia tai jäsenvaltion asianmukaisia viranomaisia. Tästä on jo hyviä esimerkkejä. Braemarin (1993) ja Sea Empressin (1996) onnettomuuksien jälkeen Ison-Britannian viranomaiset perustivat perusteellisten tutkimusten jälkeen (katso Donaldsonin kertomusta) tällaisen riippumattoman viranomaisen. Viranomaisen, Secretary of State Representative (SOSREP), voi antaa määräyksiä sataman kapteenille laivan joutuessa hätään. Myös Ranskan Préfecture maritimella on laajat valtuudet. Esittelijä pyytää komissiota tutkimaan hyvin

toimivia komentorakenteita ja ehdottamaan hätätapauksia varten komentotehtäviä koskevia suuntaviivoja tai vähimmäisvaatimuksia.

2.3. Materiaalin saatavuus ja eurooppalainen yhteistyö

Merten hätätilanteissa on tärkeintä aika. Pelastus- ja öljyntorjunta-aluksien on oltava paikalla nopeasti. Aikaisemmin käsitellyissä hätätilanteita koskevissa suunnitelmissa ei ole asianmukaista velvoitetta kyseisen materiaalin käyttöön saattamiseksi. Komission on tehostettava tätä koskevia pyrkimyksiä ja tehtävä ehdotuksia materiaalin vähimmäismäärän saatavuudesta. Komission on otettava huomioon meriliikenteen riskit, laivaliikenteen määrä, ja rannikkoalueiden herkkyyks.

Esittelijä on tietoinen, että tällaisen verkoston perustaminen edellyttää jäsenvaltioilta taloudellisia ponnisteluja. Siksi on tärkeää, että käydään rajat ylittävää taloudellista ja toiminnallista yhteistyötä ja tehdään selkeitä sopimuksia rajat ylittävästä hallinnon ja materiaalin saatavuudesta ja käytöstä. Esittelijä toivoo, että komissio tutkii taloudellista ja toiminnallista rajat ylittävää yhteistyötä koskevia mahdollisuuksia.

2.4 Yksirunkoisten tankkerien kieltäminen

Neuvosto hyväksynee piakkoin ehdotuksen, joka koskee yksirunkoisten tankkerien ehdotettua nopeampaa liikenteestä poistamista. Esittelijä ilmaisee periaatteessa tyytyväisyytensä tästä päätöksestä, mutta katsoo, että kaksirunkoiset tankkerit eivät ole myöskään täysin riskittömiä. Esittelijä kehottaa siksi ryhtymään niiden turvallisuusriskejä koskeviin lisätutkimuksiin.

Eräät jäsenvaltiot ovat Ranskan ja Espanjan (niin sanottu Malagan sopimus) jälkeen päättäneet pitää vaarallisia tai saastuttavia tuotteita kuljettavia yksirunkoisia aluksia 200 merimailin päässä rannikoltaan. Itämerelle matkalla olevat tankkerit eivät voisi käytännössä enää kulkea Calais'n salmen halki, vaan kiertää Irlanninmeren kautta. Useiden merenkulun harjoittajan kanssa käymiensä neuvottelujen perusteella esittelijä katsoo, että tämä ei ole hyvä ratkaisu. Jos alus on 200 merimailin päässä rannikolta, se ei voi mennä myrskyä suojaan. Jos se joutuu hätätilanteeseen, se voidaan saattaa turvaan paljon hankalammin, ja miehistö ja alus on vaikeampi pelastaa. Tällaisen toimen seuraukset voivat olla siis ajateltua kauaskantoisempia. Valmistelija pyytää siksi, että näitä aluksia valvotaan laajemmin mukauttamalla YK:n merioikeusyleissopimusta.

2.5 YK:n merioikeusyleissopimuksen mukauttaminen

Tämän sopimuksen perusteella rannikkovaltio ei voi puuttua niiden laivojen liikenteeseen, jotka purjehtivat toisen lipun alla ja aluevesien ulkopuolella (eli yksinomaisella talousalueella tai avomerellä). Ne eivät voi pakottaa ympäristölle vaaraa aiheuttavaa alusta kääntymään turvapaikkaan. Tämä sopimus ei vastaa tämänhetkistä meriliikenteen todellisuutta. Komission on saatava neuvostolta kiireellisesti neuvotteluvaltuudet. Rannikkovaltio on parhaassa asemassa valvoakseen rannikkonsa edellä kulkevia vahinkoa aiheuttavia laivoja, ja sen on saatava poikkeustapauksissa tietyt toimivaltuudet.

11. kesäkuuta 2003

TEOLLISUUS-, ULKOMAANKAUPPA-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO

aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle meriturvallisuuden parantamisesta öljysäiliöalust Prestigen onnettomuuden jälkeen (2003/2066(INI))

Valmistelija: Josu Ortuondo Larrea

ASIAN KÄSITTELY

Teollisuus-, ulkomaankauppa-, tutkimus- ja energiavaliokunta nimitti kokouksessaan 24. huhtikuuta 2003 valmistelijaksi Josu Ortuondo Larrean.

Valiokunta käsittelee lausuntoluonnosta kokouksissaan 22. toukokuuta ja 10. kesäkuuta 2003.

Viimeksi mainitussa kokouksessa valiokunta hyväksyi seuraavat johtopäätökset yksimielisesti.

Äänestyksessä olivat läsnä seuraavat jäsenet: Peter Michael Mombaur (varapuheenjohtaja), Josu Ortuondo Larrea (valmistelija), Konstantinos Alyssandrakis, Per-Arne Arvidsson (Concepció Ferrerin puolesta), Sir Robert Atkins, María del Pilar Ayuso González (Bashir Khanbain puolesta), Luis Berenguer Fuster, Guido Bodrato, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Alfred Gomolka (Paul Rübigin puolesta), Michel Hansenne, Dimitrios Koulourianos (Fausto Bertinottin puolesta), Werner Langen, Peter Liese (Umberto Scapagninin puolesta), Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Marjo Matikainen-Kallström, Bill Newton Dunn (Willy C.E.H. De Clercqin puolesta), Angelika Niebler, Giuseppe Nisticò (Konrad K. Schwaigerin puolesta), Marcelino Oreja Arburúa (Jaime Valdivielso de Cuén puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Josu Ortuondo Larrea, Paolo Pastorelli, John Purvis, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Christian Foldberg Røvsing, Esko Olavi Seppänen, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca ja Olga Zrihen Zaari.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Teollisuus-, ulkomaankauppa-, tutkimus- ja energiavaliokunta pyytää asiasta vastaavaa aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaiokuntaa sisällyttämään seuraavat osat päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

1. toistaa, että olisi kiireellisesti säädettävä meriturvallisuudesta ja erityisesti kaksoisrungosta öljysäiliöaluksissa sekä otettava käyttöön poikkeuksellisia mekanismeja, joilla edistetään yhteisön laivastojen uudistamista niin, että myös eurooppalaiset laivanrakentajat voivat käyttää hyväksi näitä uusia mahdollisuuksia;
2. painottaa, että neuvoston ja komission on otettava käyttöön kaikki tarpeelliset taloudelliset voimavarat Prestigen onnettomuuden aiheuttamien vahinkojen korjaamiseksi; pyytää, että ympäristön kunnostamisen lisäksi korjattaisiin tasapuolisesti kaikki sosiaaliset ja taloudelliset vahingot kiinnittäen erityistä huomiota kärsimään joutuneiden alueiden teollisuuden palauttamiseen ennalleen; katsoo, että tämä koskee kalatalouden lisäksi muita aloja kuten säilyketeollisuutta, kauppaa, liikennettä, korjaus- ja ylläpitoalaa, majoituspalveluja ja matkailua;
3. painottaa, että Galician rannikon edustalle uponneeseen Prestige-alukseen liittyy yhä vakava saastumisriski muun muassa siksi, että laivan koko polttoöljylasti saattaa vuotaa ulos; toteaa lisäksi, että rannoille saapuu yhä laivasta päässyttä öljyä;
4. pyytää neuvostolta ja komissiolta, että 20. joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen perusteella Espanjan kalatalous-, nilviäis- ja vesiviljelyaloille annettavaa apua käytettäisiin kaikkien niiden hyväksi, jotka yhä kärsivät onnettomuuden seurauksista, ja erityisesti niiden yksityishenkilöiden ja yritysten hyväksi, jotka kärsivät kaikkein välittömimmin; pyytää lisäksi komissiota esittämään samanlaisen ehdotuksen Ranskan alueista, kuin mitä esitettiin onnettomuudesta kärsimään joutuneesta Espanjan rannikkoalueista;
5. ihailee merimiesten ja heidän järjestöjensä sekä vapaaehtoisten tekemää erinomaista työtä, joka osoittautui ratkaisevan tärkeäksi polttoöljyn pääsyn estämisessä kärsimään joutuneiden maiden rannoille ja tarvittavan valtavan puhdistustyön toteuttamiselle;
6. pyytää ottamaan käyttöön kaikki yhteisön ja varat ja tekniset välineet (EAKR, koheesiorahasto, Interreg III, KOR, EU:n solidaarisuusrahasto, tutkimusta, teknologista kehittämistä ja esittelyä tarkoittavia toimia koskeva kuudes puiteohjelma, jne.), sekä tekemään uusia ehdotuksia ja antamaan uusia määrärahoja esittelyhankkeille tai erityistoimenpiteille, arvioimaan ympäristövaikutukset, korvaamaan vahingot, joita nykyinen kansainvälinen yleissopimus ei kata ja perustamaan hiilivetyosaasteita koskevan kokemustenvaihtoverkoston, jne.; pyytää tämän vuoksi, että erityisesti EAKR:n ja sen johdannaisten käytön osalta vahinkoihin tavoitteeseen 2 kuuluvilla alueilla sovelletaan samaa yhteisön rahoitusosuutta kuin vahinkoihin tavoitteeseen 1 kuuluvilla alueilla; katsoo, että näin vältetään eriarvoinen kohtelu, joka ei olisi perusteltua, koska kysymys on kärsimään joutuneiden alueiden ulkopuolelta tulleiden aineiden aiheuttamista vahingoista;

7. pitää ilahduttavina komission tähän mennessä esittämiä oikeaan osuneita toimenpiteitä Prestige-aluksen tapauksessa; pyytää Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) jäsenvaltioita ratifioimaan mahdollisimman pian toukokuussa 2003 hyväksytyn pöytäkirjan kansainvälisestä yleissopimuksesta öljyn aiheuttamista pilaantumisivahingoista, jolla perustettava täydentävä korvausrahasa viisinkertaistaa kansainvälisen öljyn aiheuttamien pilaantumishaittojen korvausrahasa (IOPC) maksamat korvaukset pilaantumishaitoista merillä, vaikka uutta määrää ei sovelleta jo tapahtuneisiin onnettomuuksiin, kuten Prestige-aluksen onnettomuuteen, vaan tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuviin onnettomuuksiin;
8. pyytää komissiota ilmoittamaan Euroopan parlamentille rakennerahastojen ja koheesiorahaston vuosien 2000–2006 ohjelmoinnissa mahdollisesti tehtävistä uudistuksista, joita tarvitaan avun kohdistamiseen Prestigen onnettomuudesta Espanjassa ja Ranskassa kärsimään joutuneille alueille; suosittelee, että tällaiset ohjelmoinnin uudistukset tehtäisiin pikaisesti ja suunnattaisiin sekä rannikon ekologiseen kunnostamiseen että kärsimään joutuneiden alojen taloudelliseen elvyttämiseen;
9. pyytää komissiota sisällyttämään yhteisön tutkimusta, teknologista kehittämistä ja esittelyä tarkoittavia toimia koskevan kuudennen puiteohjelman vuoden 2004 työohjelmaan, jotta voidaan vahvistaa kaikkia yhteisön rannikkoja varten hätätoimenpidesuunnitelmat, joiden avulla voidaan kohdata kaikenlaiset vaarat ja onnettomuudet, ja jotta voidaan suunnitella ja rakentaa uusia teknisesti edistyneitä aluksia merisaastepäästöjen keräämiseksi ja puhdistamiseksi sekä uusien teknologioiden edistämiseksi ympäristövahinkojen korjaamisessa ja jätteiden käsittelemisessä;
10. pyytää komissiota laatimaan vuoden kuluttua Prestigen onnettomuudesta arviointikertomuksen vaikutuksista, joita yhteisön toimilla on ollut onnettomuuden seurausten lieventämiseksi, ja kiinnittämään siinä erityistä huomiota ympäristön kunnostamiseen ja tukeen kärsimään joutuneelle kalatalousalalle ja teollisuudelle;
11. pyytää, että EU:n satamiin ja ankkuripaikoille tulevia raskasta polttoöljyä tai yleensä vaarallisia aineita kuljettavia yksinkertaisella rungolla varustettuja aluksia koskeva kielto laajennettaisiin unionin erityisellä säädöksellä koskemaan myös yhteisön aluevesien kautta kulkevia aluksia;
12. ottaa huomioon, että öljyläivaston kunto ei ole ainoa öljyvahinkovaaraan vaikuttava tekijä, ja että siksi kaksoisrunkoisten alusten yleiseen käyttöönottamiseen on liityttävä harkintaa, suuntaviivoja ja toimenpiteitä koko merikuljetusketjun saamiseksi oikeudellisen vastuun piiriin; katsoo, että on erityisen tärkeää varmistaa, että yhteisön toimivaltaa vahvistetaan tavoitteena eurooppalaisen meriturvallisuusalueen luominen, jolla voitaisiin nopeuttaa reagointia merionnettomuuksiin, täyttää kansallisen ja yhteisön lainsäädännön vaatimukset ja turvata yhteisön lainsäädännön yhtäläinen noudattaminen kaikissa jäsenvaltioissa;
13. toistaa, että on luotava kansainvälisellä ja yhteisön tasolla toimivia perusteellisen teknisen tarkastuksen mekanismeja, joiden avulla voidaan selvittää luotettavasti alusten tosiasiallinen kunto;

14. pyytää neuvostoa hyväksymään ja panemaan välittömästi täytäntöön eurooppalaisen korvausrahaston (IOPC), jonka Euroopan parlamentti on jo hyväksynyt 14. kesäkuuta 2001, varsinkin Prestigen onnettomuutta varten;
15. katsoo, että Euroopan meriturvallisuusvirasto olisi sijoitettava alueelle, jolle on ominaista runsas kansainvälinen meriliikenne ja jonka rannikkoa onnettomuudet erityisesti uhkaavat; katsoo, että Prestigen onnettomuus puhuu tämän tarpeen puolesta;
16. katsoo, että meriliikenteen olosuhteiden parantamiseksi yhteisön vesillä toteutettavien toimien yhteydessä olisi perustettava eurooppalainen merivartiosto.

25. kesäkuuta 2003

TYÖLLISYYS- JA SOSIAALIVALIOKUNNAN LAUSUNTO

aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

Meriturvallisuuden parantaminen öljysäiliöalus Prestigen onnettomuuden jälkeen
(2003/2066(INI))

Valmistelija: Manuel Pérez Álvarez

ASIAN KÄSITTELY

Työllisyys- ja sosiaalivaliokunta nimitti kokouksessaan 29. huhtikuuta 2003 valmistelijaksi Manuel Pérez Álvarezin.

Valiokunta käsitteli lausuntoluonnosta kokouksessaan 11. kesäkuuta 2003.

Viimeksi mainitussa kokouksessa valiokunta hyväksyi seuraavat johtopäätökset yksimielisesti.

Äänestyksessä olivat läsnä seuraavat jäsenet: Theodorus J.J. Bouwman (puheenjohtaja), Marie-Hélène Gillig (varapuheenjohtaja), Marie-Thérèse Hermange (varapuheenjohtaja), Manuel Pérez Álvarez (valmistelija), Jan Andersson, Elspeth Attwooll, Regina Bastos, Hans Udo Bullmann (Enrico Bosellin puolesta), Alejandro Cercas, Brian Crowley (Nello Musumecin puolesta), Harald Ettl, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Fiorella Ghilardotti (Elisa Maria Damião'n puolesta), Anne-Karin Glase, Lisbeth Grönfeldt Bergman (Philip Bushill-Matthewsin puolesta), Stephen Hughes, Elizabeth Lynne, Thomas Mann, Mario Mantovani, Claude Moraes, Ria G.H.C. Oomen-Ruijten (Luigi Cocilovon puolesta), Bartho Pronk, James L.C. Provan, Herman Schmid, Miet Smet, Ieke van den Burg ja Sabine Zissener (Enrico Ferrin puolesta).

JOHTOPÄÄTÖKSET

Työllisyys- ja sosiaalivaliokunta pyytää asiasta vastaavaa aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat osat päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

1. korostaa, että on ryhdyttävä tehokkaiisiin ja kiireellisiin toimiin meriturvallisuuden varmistamiseksi ja sellaisten ekologisten tapahtumien välttämiseksi, jotka valitettavasti aiheuttavat myös vakavia ympäristöllisiä ja sosiaalitaloudellisia seurauksia ja jotka osoittavat säännöllisesti yhteisön rannikkojen haavoittuvuuden tilanteessa, jossa öljykuljetusten lisääntymisen myötä myös riskit lisääntyvät;
2. muistuttaa, että merimiesten koulutus on olennaisen tärkeää merikuljetusten turvallisuuden parantamiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi; palauttaa myös mieliin, että Euroopan parlamentti on pyytänyt jo useaan otteeseen esittämään pikimmiten toimintaohjelman, jolla pyritään edistämään merenkulkualan ammatteja;
3. palauttaa mieliin, että työturvallisuuden ja -terveyden alan koulutukseen on yhdistettävä pysyvät toimet, joilla pyritään ennalta ehkäisevien toimintatapojen tukemiseen, tämän toiminnan erityisriskit, merenkulkualan ammattilaisten demografinen rakenne ja se, että laiva on heidän kotinsa, huomioon ottaen; katsoo, että nämä toimet on toteutettava eurooppalaisen työterveysstrategian 2002–2006 hengessä;
4. pahoittelee, että neuvosto ei hyväksynyt komission ehdotusta perustaa Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahasto (COPE-rahasto), jossa kokonaiskorvauksen ylärajaa nostettaisiin 1 miljardiin euroon tämänhetkisen ylärajan ollessa 185 miljoonaa euroa; kehottaa jäsenvaltioita ratifioimaan viipymättä pöytäkirjan, jolla perustetaan lisärahan öljyvahingoista suoritettavia korvauksia varten; katsoo, että mikäli näin ei tapahdu, komission ehdotus olisi hyväksyttävä kiireellisesti COPE-rahaston perustamista silmällä pitäen;
5. panee tyytyväisenä merkille Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä 16. toukokuuta 2003 hyväksytyyn päätöksen perustaa öljyvahinkojen korvaamista varten kansainvälinen lisärahan, jonka korvauksen yläraja on 750 miljoonaa erityisiä nosto-oikeuksia (lähes miljardi euroa vaihtokurssin mukaisesti) ja joka tulee voimaan kolme kuukautta sen jälkeen, kun kahdeksan jäsenvaltiota, joiden vuosittainen öljytonnimäärä on 450 000, allekirjoittavat uuden pöytäkirjan;
6. tukee komission ehdotusta velvoittaa EU:n jäsenvaltiot toteuttamaan koordinoituja toimia, joiden tarkoituksena on analysoida ja tarkastella erilaisia tapoja suojella rannikkovesiä, mukaan luettuina aluevedet ja talousvyöhykkeet, laivoilta, jotka aiheuttavan uhan meriympäristölle, velvoittamalla rantavaltiot kieltämään pääsy rannikkovesille sellaisilta aluksilta, jotka selkeästi aiheuttavat ympäristövaaroja eivätkä noudata perusnormeja;
7. pyytää komissiota ottamaan meriturvallisuutta koskevia säännöksiä laatiessaan huomioon miehistöjen turvallisuuden mahdollisia pelastustoimia onnettomuustapauksissa silmällä pitäen;

8. onnittelee merimiehiä, kalastajia ja muita henkilöitä, jotka esimerkillisillä ponnisteluillaan ja taistelullaan Euroopan rannikoille ajautunutta öljyä vastaan ovat tukeneet positiivisesti työtä, jota oli mahdollista toteuttaa vain käsin, mikä osoittaa jälleen kerran näiden henkilöiden sitoutumisen saastumisen torjuntaan sekä kalavarojen ja ympäristön suojeluun;
9. panee tyytyväisenä merkille yksityisten yritysten aloitteen työllisyyden kannustamiseksi öljyvahinkojen kohteeksi joutuneilla alueilla, kuten Costa de la Mortella, joka on yksi Galician rannikon eniten kärsineistä alueista;
10. antaa komission ja jäsenvaltioiden harkittavaksi, onko toteutettava kansainvälisen oikeusjärjestelmän syvälinen muutos, jolla annetaan vastaus nykyaikaisen meriliikenteen vaatimuksiin työturvallisuuden ja -terveyden näkökulmasta.

18. kesäkuuta 2003

YMPÄRISTÖASIOIDEN, KANSANTERVEYDEN JA KULUTTAJAPOLITIIKAN VALIOKUNNAN LAUSUNTO

aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle meriturvallisuuden parantamisesta öljysäiliöalust Prestigen onnettomuuden jälkeen (2003/2066(INI))

Valmistelija: Marie Anne Isler Béguin (*)

(*) Valiokuntien tehostettu yhteistyö – 162 a artikla

ASIAN KÄSITTELY

Ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunta nimitti kokouksessaan 19. helmikuuta 2003 valmistelijaksi Marie Anne Isler Béguinin.

Valiokunta käsittelee lausuntoluonnosta kokouksissaan 21. toukokuuta ja 17. kesäkuuta 2003.

Viimeksi mainitussa kokouksessa valiokunta hyväksyi seuraavat johtopäätökset äänin 34 puolesta, 21 vastaan ja 1 tyhjä.

Äänestyksessä olivat läsnä seuraavat jäsenet: Caroline F. Jackson (puheenjohtaja), Mauro Nobilia (varapuheenjohtaja), Alexander de Roo (varapuheenjohtaja), Guido Sacconi (varapuheenjohtaja), Marie Anne Isler Béguin (valmistelija), María del Pilar Ayuso González, Jean-Louis Bernié, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Hiltrud Breyer, Philip Bushill-Matthews (Marialiese Flemmingin puolesta), Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Bárbara Dührkop Dührkop (Elena Valenciano Martínez-Orozcon puolesta), Jillian Evans (Patricia McKennan puolesta), Christel Fiebigier (Pernille Frahmin puolesta), Karl-Heinz Florenz, José Manuel García-Margallo y Marfil (Giuseppe Nisticòn puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Cristina García-Orcoyen Tormo, Salvador Garriga Polledo (Avril Doylen puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Koldo Gorostiaga Atxalandabaso (Hans Kronbergerin puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez Cortines, María Esther Herranz García (Raffaele Costan puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Juan de Dios Izquierdo Collado (Béatrice Patrien puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Christa Kläß, Peter Liese, Giorgio Lisi (Jorge Moreira da Silva puolesta), Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Raimon Obiols i Germà (Anne

Ferreiran puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Mihail Papayannakis, Marit Paulsen, Dagmar Roth-Behrendt, José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra (Emilia Franziska Müllerin puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Yvonne Sandberg-Fries, Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Dirk Sterckx (Jules Maatenin puolesta), Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis, Rijk van Dam, Daniel Varela Suanzes-Carpegna (Eija-Riitta Anneli Korholan puolesta työjärjestyksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti), Peder Wachtmeister ja Phillip Whitehead.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunta pyytää asiasta vastaavaa aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat osat päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

1. toteaa, että Prestigen onnettomuus valitettavasti osoitti, että öljyn merikuljetusten turvatoimenpiteitä on kiireellisesti vahvistettava Euroopan tasolla;
2. pahoittelee Espanjan päätöstä jättää pelastusammattilaisten neuvot huomiotta ja hinata Prestige-alus avomerelle, kun taas päätös aluksen saattamisesta rauhallisille vesille tai turvasatamaan olisi saattanut mahdollistaa katastrofin välttämisen ja rajoittamisen;
3. katsoo jälkikäteen, että ehkäisevät toimenpiteet (öljyn pumppaus/siirto toiseen alukseen merellä, rantojen puhdistamisen järjestäminen, vapaaehtoisten vastaanottojärjestelyt jne.) sekä Espanjan käytettävissä olleet erikoislaitteet osoittautuivat saastumisen ehkäisemisen kannalta riittämättömiksi;
4. vaatii, että asia tutkitaan perusteellisesti Euroopan parlamentin tutkintavaliokunnassa tai väliaikaisessa valiokunnassa, jotta Prestige-katastrofin tarkat syyt saadaan selvitettyä ja jotta voidaan tehdä johtopäätöksiä, jotka auttavat välttämään uudet öljykatastrofit;
5. pahoittelee, että uponneessa aluksessa on yli puoli vuotta onnettomuuden jälkeen edelleen noin 35 000 tonnia öljyä, jota valuu aluksesta noin tonni päivässä, ilman että Espanjan viranomaiset olisivat onnistuneet lopullisesti estämään vuotoa; muistuttaa tämän johdosta, että Prestigen hyllyssä vielä olevan öljyn kerääminen on asetettava etusijalle; katsoo, että sekä suoraan näistä vuodoista kerätyn öljyn että rannoilta kerätyn jätteen osalta on tärkeää varmistaa, että käsittely ja kokoaminen tapahtuu sopivassa ja suojatussa paikassa; vaatii tätä varten laatimaan selvityksen öljykatastrofeista aiheutuvien jätteiden varastointipaikoista yhteisön rannikoilla ja pyytämään kyseisiltä viranomaisilta tietoja kyseisten jätteiden käsittelystä sekä käytetyistä käsittelymenetelmistä sekä määrittämään aikataulun näiden jätteiden hävittämistä tai käsittelyä varten siten, että polttaminen sallitaan käsittelykeinona vain, kun se toteutetaan yhteisön lainsäädännön määräysten mukaisesti;
6. panee merkille, että kansanterveyden kannalta ei ole julkistettu mitään tietoja siitä, millaista altistumista on kohdistunut niihin henkilöihin, joihin Prestigen aiheuttama saastuminen on saattanut suoraan tai välillisesti vaikuttaa, ja pahoittelee, että näin hukataan kallisarvoista aikaa hankkia tietoja öljyvudon vaikutuksista väestöön;
7. kehottaa komissiota mukauttamaan rikkipitoisuusluokkaan 2 kuuluvaa raskasta polttoöljyä koskevia eurooppalaisia direktiivejä, joissa kielletään sen käyttö EU:ssa mutta sallitaan sen valmistaminen ja kuljettaminen Euroopassa ja sen satamissa sekä sen vienti muihin maihin energian tuotantoa varten; vaatii tämän vuoksi tämän tyyppisten hiilivetyjen tuotannon kieltämistä;

8. kehottaa arvioimaan kielteiset ekologiset vaikutukset Natura 2000 -verkoston piiriin ehdotetuilla alueilla ja ekologiselta kannalta merkittävillä alueilla, jotka sijaitsevat öljykatastrofin vaikutusalueella, sekä toteuttamaan toimenpiteitä ilmenneiden vahinkojen korjaamiseksi; vaatii ehdotettujen Natura 2000 -alueiden välitöntä hyväksymistä;
9. kehottaa panemaan elinympäristödirektiivin kiireesti täytäntöön niillä ekologisesti arvokkailla seuduilla, jotka sijaitsevat EU:n kyseisillä merialueilla, sekä sisällyttämään ne viipymättä Natura 2000 -verkostoon;
10. kehottaa panemaan täytäntöön suojele-, ehkäisy- ja valvontaohjelmia, jotka koskevat sellaisia merikuljetusreittejä, jotka kulkevat herkimmillä alueilla sekä kemiallisten onnettomuuksien ja öljyonnettomuuksien riskeille vakavimmin alttiilla alueilla; kehottaa komissiota ja neuvostoa esittämään IMO:lle koordinoitua ehdotuksen julkilausumaksi, joka koskee unionin rannikoiden herkkiä merikäytäviä ja joka koskee "nollapäästöjen" tarvetta ja vaarallisten aineiden kuljetusten kieltämistä;
11. muistuttaa, että jätteiden vastaanotto- ja käsittelylaitteet ovat puutteellisia monessa yhteisön satamassa; vaatii siksi, että kaikkiin yhteisön satamiin asennetaan Euroopan tasolla laadittavan suunnitelman avulla säiliöiden pesuun ja alusten puhdistamiseen tarvittavat välineet, siten, että satamat pystyvät torjumaan samanaikaisesti useita merkittäviä ongelmia;
12. vaatii EU:ta liittymään IMO:n jäseneksi ja vaatii, että jäsenvaltiot ratifioivat vuoden 1996 HNS-sopimuksen vaarallisten aineiden kuljetuksista, ja vaatii, että Montego Bayn yleissopimusta kansainvälisestä merioikeudesta vahvistetaan meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun sekä erityisesti sopimuksen XII jakson osalta;
13. vaatii, että kaikki yhteisön rannikot sisällytetään eurooppalaiseen hätätilasuunnitelmaan, joka mahdollistaa kaikkien riskien tai suurten katastrofien kohtaamisen; ehdottaa, että olisi otettava käyttöön eurooppalaiset väestönsuojeluryhmät, jotka voivat toimia ympäristökatastrofin tapauksessa ja joilla olisi käytössään välineet, jotka sopivat eri tilanteisiin, mukaan luettuna meriympäristö;
14. vaatii laatimaan vapaaehtoisten kouluttamista ja hallinnointia koskevan suunnitelman puhdistusoperaatioita varten ja kehottaa luomaan näille vapaaehtoisille – yhteistyössä yhdistysten kanssa – todellisen eurooppalaisen ohjesäännön, joka antaa heille oikeuksia ja takuita terveyden suojelun ja terveydenhoidon alalla;
15. toivoo eurooppalaisia tutkimuksia, jotka koskevat ekosysteemien kehittymistä ja palauttamista, sekä epidemiologista tutkimusta polttoöljylle altistuneista väestöryhmistä, jotta saadaan tietoja terveysvaikutuksista lyhyellä aikavälillä (sidekalvon tulehdus, päänsärky, vaikutukset hengitysteihin) sekä keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä (vaikutukset, joita krooninen altistuminen mahdollisesti myrkyllisille yhdisteille voi aiheuttaa tulevaisuudessa);

16. toivoo, että komissio täsmentää turva-alueiden käsitettä ja tarjoaa näille riittävät taloudelliset keinot ja välineet, ja kehottaa sitä varaamaan korvauksia tapauksiin, joissa on otettava vastaan saastumista aiheuttavia aluksia;
17. vaatii jäsenvaltioita poistamaan sotalaivastoistaan yksirunkoiset öljysäiliöalukset ja sellaiset alukset, jotka yhteisön lainsäädännön mukaisesti olisi vedettävä Euroopan vesiltä, vaikka se onkin tietoinen siitä, että puolustusta koskevat kysymykset kuuluvat jäsenvaltioiden yksinomaisen toimivallan piiriin;
18. kehottaa komissiota ehdottamaan toimenpiteitä, joilla ehkäistään kaikki satamista peräisin oleva saastuminen, joka pahentaa voimakkaasti meriympäristön tilan heikkenemistä ja vaikuttaa kyseisten henkilöiden terveyteen;
19. kehottaa koordinoimaan paremmin, tehokkaammin ja nopeammin toimenpiteet merionnettomuuksien yhteydessä pelastetun eläimistön puolesta; katsoo, että on luotava infrastruktuuri eläinten puhdistamista varten sekä korkeat standardit ja kokoneiden järjestöjen verkostot;
20. vaatii saastumisen uhriksi joutuneiden eläinten puhdistamiseen osallistuneille järjestöille tätä tehtävää vastaavaa rahoitusta;
21. vaatii, että kuljetettavia tuotteita ja niiden aluksille sijoittamista koskeva luettelo (sekä tuotteiden koostumusta koskeva täydellinen selvitys) ovat saatavissa – sekä aluksilla että maissa – joka hetki ja kaikkia tarkastuksia varten, ja että nämä luettelot välitetään yhteisön viranomaisille ennakoilmoituksen yhteydessä;
22. vaatii "saastuttaja maksaa" -periaatteen täyttä noudattamista meriympäristössä todellisella rikosvastuujärjestelmällä yhtäältä siten, että tapauksista vastuussa olevia rangaistaan ja toisaalta siten, että kehitetään edelleen saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti kansainvälistä korvausrahoitajärjestelmää, josta maksetaan korvausta rannikon asukkaille aiheutuneista vahingoista ja rahoitetaan ympäristön palauttaminen entiselleen; katsoo, että tämän rahaston rahoituksen on ulotuttava koko kuljetusketjuun (lippuvaltiot, varustajat, lastin omistajat ja alusten omistajat); katsoo, että tämä rahasto voisi koostua kahdesta osasta, joista toinen liittyisi öljykuljetuksiin ja toinen muiden vaarallisten aineiden kuljetuksiin;
23. kehottaa luomaan öljykatastrofeja koskevan yhteisön arkiston (historiatiedot, tutkimukset, toteutetut toimenpiteet), joka muodostaa tietokannan, joka on ajan tasalla sekä vaivattomasti kaikkien toimielinten ja suuren yleisön käytettävissä.

12. kesäkuuta 2003

KALATALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO

aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

meriturvallisuuden parantamisesta öljysäiliöalus Prestigen onnettomuuden jälkeen
(2003/2066(INI))

Valmistelija: Bernard Poignant

ASIAN KÄSITTELY

Kalatalousvaliokunta nimitti kokouksessaan 24. huhtikuuta 2003 valmistelijaksi Bernard Poignant'n.

Valiokunta käsitteli lausuntoluonnosta kokouksissaan 19. toukokuuta, 20. toukokuuta ja 10. kesäkuuta 2003.

Viimeksi mainitussa kokouksessa valiokunta hyväksyi seuraavat johtopäätökset yksimielisesti.

Äänestyksessä olivat läsnä seuraavat jäsenet: Struan Stevenson (puheenjohtaja), Rosa Miguélez Ramos (varapuheenjohtaja), Hugues Martin (varapuheenjohtaja), Elspeth Attwooll, Niels Busk, Ian Stewart Hudgton, Salvador Jové Peres, Carlos Lage, Heinz Kindermann, Ioannis Marinos, John Joseph McCartin (Arlindo Cunhan puolesta), Seán Ó Neachtain, Manuel Pérez Álvarez, Catherine Stihler ja Daniel Varela Suanzes-Carpegna.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Kalatalousvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa aluepolitiikka-, liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat osat päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

1. toteaa, että öljyvahingot vaikuttavat eniten kalastajien ja vesiviljelijöiden elämään, koska ne vahingoittavat luonnonvaroja, mikä merkitsee suuria taloudellisia menetyksiä kyseisten ammattien harjoittajille;
2. antaa tunnustusta kalastajien ja vesiviljelijöiden aktiiviselle osallistumiselle ja suurelle motivaatiolle, kun he muodostivat omasta aloitteestaan ja omista kalastusvälineistään erittäin tehokkaita laivueita meren saastumisen torjumiseksi; kiittää lukuisia vapaaehtoisia, jotka ovat tulleet eri puolilta Eurooppaa auttamaan puhdistustyössä;
3. pyytää komissiota tekemään tutkimuksen Prestige-aluksen öljyvuotojen vaikutuksesta kalavaroihin ja muihin meren ekosysteemin osatekijöihin, jotta voidaan paremmin arvioida aiheutuneita ympäristötuhoja sekä helpottaa korvausten maksamista ja varmistaa ympäristövastuu;
4. katsoo, että ensisijaisia asioita ovat merellä työskentelevien turvallisuuden takaaminen, koska vakavan merionnettomuuden yhteydessä on aina pystyttävä löytämään ja pelastamaan miehistö, ja taloudellisen toiminnan sekä luonnonvarojen suojelemisen varmistaminen;
5. korostaa, että Prestige-aluksen tapauksessa kalastajien kannalta tärkeintä on aluksessa ja meren pohjassa jäljellä olevan öljyn talteenotto mahdollisimman nopeasti; toteaa, että vaikka tuote on meren syvyyksissä, vakava saastumisriski on olemassa, sillä on mahdollista, että aluksen sisältämä öljy vuotaa ulos kokonaisuudessaan, ja lisäksi on otettava huomioon, että aluksesta vuotaa jatkuvasti öljyä, joka kulkeutuu onnettomuudesta kärsineille rannoille; pyytää, että EU toimii yhteistyössä ja myöntää tukea, sillä tästä operaatiosta on tullut ennennäkemätön tekninen ja taloudellinen haaste;
6. pyytää komissiota rahoittamaan ohjelman, jolla kalastajat ja vesiviljelijät voidaan integroida meriympäristön suojeluun tulevissa katastrofeissa siten, että saatujen kokemusten pohjalta heidät voidaan varustaa tilanteen kannalta parhain välinein;
7. katsoo, että pakollisten reittien käyttöönotto voi olla vain eduksi, koska se pakottaa vaaralliset alukset kulkemaan etäällä toisistaan; katsoo, että Bretagnen kärjessä sijaitsevasta Ouessantin käytävästä saadut kokemukset osoittavat, että turvallisuus on parantunut alueella; katsoo, että Finistèren käytävä on myös siirrettävä kauemmas Galician rannikolta;
8. vaatii erityisen vaarallisten alueiden määrittämistä Marpol-yleissopimuksen puitteissa: esimerkiksi Englannin kanaali ja Pohjanmeri sekä Galician ja Bretagnen Finistère ovat erittäin vilkkaita reittejä, joilla sijaitsee merkittäviä luonnonvaroja sisältävä mannerjalusta; toteaa, että luonnonvarojen käyttöön liittyvät riidat aiheuttavat onnettomuuksia troolareiden ja suurten alusten välillä;

9. toistaa siksi 21. marraskuuta 2002 Prestige-öljytankkerin katastrofista Galician rannikon edustalla annettuun päätöslauselmaan¹ ja 19. joulukuuta 2002 Prestige-öljytankkerin haaksirikosta annettuun päätöslauselmaan² sisältyvät, Euroopan parlamentin täysistunnossa hyväksytyt pyynnöt muodostaa kala- ja äyriäisvarojen runsauden vuoksi herkiksi luokiteltuja yhteisön meri- ja kalastusalueita, koska niiden väestöt ovat suuresti riippuvaisia näistä luonnonvaroista, kuten Galician tapaus on osoittanut;
10. katsoo, että alusten vastaanottamista turvapaikkoihin koskevien suunnitelmien käyttöönoton yhteydessä valtioille ja päätöksentekijöille on annettava liikkumavaraa, jotta hätätapauksissa voidaan mukautua paikallisiin tarpeisiin; katsoo lisäksi, että poliittisissa päätöksissä on noudatettava selkeää linjaa;
11. pitää asianmukaisena perustaa erityisiä hätäsuunnitelmia vilkkaasti liikennöidylle merialueille ja myöntää asianomaisten alueiden viranomaisille tarvittavat resurssit, jotta ne voivat toimia vakavissa onnettomuustilanteissa;
12. vaatii, että turvapaikkaluettelo laadittaessa otetaan huomioon alueet, joilla kalastajat ja vesiviljelijät työskentelevät;
13. pitää myönteisenä alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista annettua direktiiviehdotusta, koska jätteiden laitton päästäminen mereen on merkittävä meriä saastuttava tekijä;
14. katsoo, että rankaisujärjestelmän luomisen lisäksi olisi toivottavaa tutkia paikallisen ja kansallisen tason julkisten ja poliittisten viranomaisten ottamista mukaan päätöksentekoon;
15. pyytää neuvostoa hyväksymään Euroopan parlamentin jo hyväksymän yhteisön korvausrahaston ja soveltamaan sitä välittömästi;
16. katsoo, että on arvioitava nopeasti, miten jäsenvaltiot ovat saattaneet Erika-direktiivin osaksi lainsäädäntöään, ja tehostettava jäsenvaltioiden tiedonantovelvollisuutta yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanossa;
17. katsoo, että puhdistusalusten käyttöönottomahdollisuuksia ja käytön rahoittamista on tarkasteltava vakavasti; katsoo, että meriturvallisuusvirasto voisi tehdä aloitteen;
18. vaatii, että kalastuslaivueet osallistuvat jatkossakin hätätoimiin, jotta kalastajat otettaisiin pysyvästi mukaan saastumisen torjuntaan ja että heidät tunnustettaisiin tehokkaiksi ja motivoituneiksi toimijoiksi;
19. katsoo, että Kansainvälisen merenkulkujärjestön järjestämässä kansainvälisissä neuvotteluissa olisi mielenkiintoista tutkia enemmän, millaisissa olosuhteissa yksirunkoiset alukset vaurioituvat sekä millaisissa olosuhteissa näiden alusten

¹ P5_TA(2002)0575.

² P5_TA(2002)0629.

työntekijät työskentelevät kehitysmaissa;

20. antaa komissiolle ja jäsenvaltioille oman toimivaltansa rajoissa sekä kansainvälisille järjestöille harkittavaksi, onko tarpeen muuttaa perusteellisesti kansainvälisiä merenkulkua koskevia säädöksiä niin, että turvallisuuden ja työterveyden näkökulmasta vastattaisiin nykyaikaisen meriliikenteen vaatimuksiin;
21. pyytää perustamaan yhteisön rannikkovartiopalvelun yhteisön vesialueiden meriliikenteen parantamista ja kalavarojen suojelua koskevien toteutettavien toimenpiteiden yhteydessä;
22. pyytää EU:ta myös edistämään kaksoisrunkoisten alusten rakentamista yhteisön telakoilla ja, jos mahdollista, korvaustoimenpiteenä niillä alueilla, jotka kärsivät eniten vaarallisten aineiden merikuljetuksista aiheutuvista onnettomuuksista;
23. pyytää kiristämään vaarallisten aineiden merikuljetuksia hoitavia mukavuuslippulaivoja koskevaa lainsäädäntöä ja valvontaa;
24. katsoo, että luonnonkatastrofien hoitamiseen tarkoitettun Euroopan solidaarisuusrahaston tai vakavien ympäristövahinkojen korjaamiseen tarkoitettun erityisrahaston olisi katettava Prestigen kaltaiset suuret merikatastrofit.