

Keskiviikko 21. toukokuuta 2008

22. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita ottamaan käyttöön tehokkaita politiikkoja, joilla poistetaan sukupuolien välinen palkkakuilu; toteaa, että tieteen alalla samapalkkaisuuden periaatetta olisi sovellettava myös apurahoihin ja stipendeihin;
23. pyytää komissiolta ja jäsenvaltioilta naistutkijoille suunnattuja tutkimusrahoja naistutkijoiden rahoitusvajeeseen vastaamiseksi;
24. korostaa, että on tärkeää kannustaa nuoria naisia valitsemaan tutkijanura, ja ehdottaa, että komissio ja jäsenvaltiot tekevät tämän tekemällä naistutkijoita tunnetuksi roolimalleina ja hyväksymällä ja ottamalla käyttöön muita tätä tavoitetta tukevia toimia;
25. kehottaa jäsenvaltioita toteuttamaan tiedotuskampanjoita, joilla tytöille tarjotaan tietoa tieteellisistä ja teknisistä opinnoista ja heitä kannustetaan suorittamaan tieteellisiä ja teknisiä tutkintoja; kehottaa jäsenvaltioita kehittämään tiedon jakamista koskevia menettelyjään, sillä eri jäsenvaltioissa on tarjolla hyvin erilaisia kouluttautumisasihtoehtoja;
26. kiinnittää huomiota siihen, että yliopistoissa tarvitaan erityisiä ohjelmia, joilla lisätään nuorten tyttöjen ja naisten kiinnostusta tieteellistä uraa kohtaan;
27. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita käynnistämään ohjelmia, joilla nuoria naistutkijoita valmennetaan ja kannustetaan osallistumaan tutkimusohjelmiin ja hakemaan apurahoja, jotta heitä autetaan pysymään yliopistomaailmassa ja tutkimuksen parissa;
28. pitää myönteisenä eurooppalaisten ja kansallisten kansalaisjärjestöjen ja virastojen toimintaa, jonka tarkoituksena on vahvistaa naisten osallistumista tieteelliseen tutkimukseen ja lisätä naistutkijoiden määrää päätöksentekoaikavälissä;
29. pyytää komissiota ja jäsenvaltioita vahvistamaan edelleen naistutkijoiden verkottumista kansallisella, alueellisella ja EU:n tasolla, sillä verkottumisen on todettu olevan keskeinen keino lisätä naisten vaikutusvaltaa, jotta houkutellessa uusia naistutkijoita tieteelliselle uralle ja kannustetaan nykyisiä naistutkijoita osallistumaan poliittiseen keskusteluun ja siten edistämään urakehitystään;
30. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.

Laivanromutustoiminnan parantaminen (vihreä kirja)

P6_TA(2008)0222

Euroopan parlamentin päätöslauselma 21. toukokuuta 2008 laivanromutustoiminnan parantamista koskevasta vihreästä kirjasta (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission 22. toukokuuta 2007 hyväksymän vihreän kirjan laivanromutustoiminnan parantamisesta (KOM(2007)0269),
- ottaa huomioon perustamissopimuksen 2 ja 6 artiklan, joiden mukaisesti ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset on sisällytettävä yhteisön politiikan eri aloihin taloudellisen toiminnan ympäristön kannalta kestävä kehityksen edistämiseksi,

Keskiviikko 21. toukokuuta 2008

- ottaa huomioon Kansainvälisen työjärjestön (ILO) maaliskuussa 2004 hyväksymät Aasian maita ja Turkkiä koskevat ohjeet, jotka käsittelevät turvallisuutta ja terveyttä laivojen romutuksen yhteydessä,
 - ottaa huomioon EY:n perustamissopimuksen 175 artiklan,
 - ottaa huomioon jätteiden siirrosta 14. kesäkuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ⁽¹⁾ (jätesiirtoasetus),
 - ottaa huomioon vaarallisten jätteiden maan rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevan Baselin yleissopimuksen, jonka Yhdistyneet Kansakunnat hyväksyi 22. maaliskuuta 1989 vaarallisten jätteiden kansainvälisiä kuljetuksia koskevan sääntelyn kehykseksi,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 45 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan ja liikenne- ja matkailuvaiokunnan lausunnot (A6-0156/2008),
- A. ottaa huomioon, että useilla Etelä-Aasian ja muiden alueiden rannoilla puretaan valtavia merialuksia ympäristöä kuluttavissa ja ihmisarvoa alentavissa työolosuhteissa; ottaa huomioon, että osa kyseisistä aluksista on peräisin Euroopan unionista,
- B. ottaa huomioon, että muun muassa Bangladeshin, Intian ja Pakistanin kaltaisissa maissa tarjotaan laivojen purkutoiminnassa sovellettujen erittäin alhaisten työvoimakustannusten, täysin riittämättömien turvallisuusmääräysten ja ympäristömääräysten täydellisen puuttumisen johdosta suhteellisen korkeita romutushintoja, mikä saa monet laivanomistajat päättämään valinnassaan kyseisiin maihin,
- C. ottaa huomioon, että komissio tarkasteli vuonna 2000 tekemässään selvityksessä ⁽²⁾ laivojen purkutoimintaan liittyviä taloudellisia kysymyksiä, mutta ei toteuttanut mitään toimia, sillä tutkimuksessa katsottiin, että on erittäin vaikeaa tehdä laivojen kierrättämisestä taloudellisesti kannattavaa noudattaen samalla tiukkoja ympäristönormeja; toteaa, ettei ole hyväksyttävää pitää lyhyen aikavälin voittoja tärkeämpinä kuin ihmisten elämää ja ympäristön saastumista,
- D. pahoittelee, että mahdollisista toimenpiteistä keskustellaan ainoastaan suurta julkisuutta saaneiden tapausten jälkeen; esimerkiksi Ranskan hallituksen yritys hävittää Clémenceau-lentotukialuksensa EU:n ulkopuolella sai laajaa huomiota,
- E. ottaa huomioon, että sekä teollisuus- että kehitysmaiden poliittinen huoli siitä, että teollisuusmaat vievät yhä enemmän vaarallisia jätteitä kehitysmaihiin, joissa ne käsitellään ilman valvontaa ja vaarallisin menetelmin, johti vuonna 1995 Baselin yleissopimuksen tarkistamiseen siten, että vaarallisten jätteiden siirtäminen taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestöön (OECD) kuuluvista maista OECD:n ulkopuolisiin maihin kiellettiin täysin (Baselin kieltolauseke); ottaa huomioon, että vaikka tämä tarkistus on sisällytetty täysimääräisesti jätesiirtoasetukseen, se ei valitettavasti ole vielä tullut voimaan kansainvälisellä tasolla,
- F. viittaa mahdollisuuteen, että alus on Baselin yleissopimuksen 2 artiklan nojalla määritelmällisesti jätettä mutta samanaikaisesti määritelty alukseksi muiden kansainvälisten sääntöjen perusteella; ottaa huomioon, että tätä porsaanreikää käytetään järjestelmällisesti hyväksi, minkä takia EU:n useimmat alukset puretaan Aasiassa, jolloin kierretään täysin Baselin kieltolauseke ja vastaavat jätesiirtoasetuksen säännökset,

⁽¹⁾ EUVL L 190, 12.7.2006, s. 1.

⁽²⁾ Det Norske Veritas/Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe. Final Report (No 2000-3527), 13.2.2001.

Keskiviikko 21. toukokuuta 2008

- G. ottaa huomioon, että parlamentti pyysi komissiota vuonna 2003 laatimaan suuntaviivat tämän porsaanreiän poistamiseksi jätesiiroasetuksen tarkistamisen yhteydessä, mutta neuvosto on kieltäytynyt tästä ja sen sijaan delegoinut lisätoimet yhteisiksi kolmelle kansainväliselle elimelle (Baselin yleissopimus, ILO ja IMO) pakollisten vaatimusten luomiseksi maailmanlaajuisesti,
- H. ottaa huomioon, että kaikki alukset, jotka sisältävät huomattavia määriä jätteitä tai joista kyseisiä jätteitä ei ole poistettu asianmukaisesti OECD:n jäteluokka GC 030:n määrittelyn ja Baselin yleissopimuksen luokittelun mukaisesti, ovat vaarallisia jätteitä ja tällaisten alusten siirtäminen romuttamista varten EU:sta OECD:n ulkopuoliseen maahan on kielletty jätesiiroasetuksessa, jolla Baselin yleissopimus on saatettu osaksi yhteisön lainsäädäntöä,
- I. katsoo, että vaaralliseksi jätteeksi katsotut alukset on purettava ympäristöä säästävällä tavalla jossakin OECD:n jäsenvaltiossa, tai ne voidaan siirtää OECD:n ulkopuoliseen valtioon sen jälkeen, kun ne on puhdistettu (minkä jälkeen ne eivät enää ole vaarallista jätettä); ottaa huomioon, että tätä sääntöä rikotaan kuitenkin järjestelmällisesti,
- J. ottaa huomioon, että sekä merioikeudessa että IMO-sopimuksissa määrätään, että rannikkovaltioilla on oikeus ja velvollisuus noudattaa kaikkia soveltuvia kansainvälisen oikeuden säännöksiä ympäristön suojelemiseksi; ottaa kuitenkin huomioon, että kun on kyse purettavista aluksista, Baselin yleissopimusta noudatetaan hyvin harvoin muun muassa siksi, että ei ole riittävää poliittista tahtoa poistaa porsaanreikiä ja puuttua rakenteelliseen vastuunpakoiluun laivanvarustusosalalla, mikä käy erityisesti ilmi lippuvaltioiden tapauksessa,
- K. ottaa huomioon, että EU:n tasolla jätesiiroasetus muodostaa sääntelyn kehyksen Baselin yleissopimuksen täytäntöönpanolle, mukaan lukien laivojen vieni niiden käyttöajan päättyessä; katsoo, että kyseisen asetuksen täytäntöönpano on riittämätöntä käytöstä poistettavien alusten osalta, sillä eurooppalaisten tahojen omistamat taikka Euroopan vesillä tai EU:n lipun alla purjehtivat alukset lähtevät viimeiselle "tavalliselle" matkalleen ja julistetaan jätteeksi vasta sen jälkeen, kun ne ovat poistuneet yhteisön aluevesiltä, jolloin käytössä ei enää ole valvontamekanismeja tai täytäntöönpanoa koskevia ohjaustoimia tällaisten kansainvälisen oikeuden ja yhteisön lainsäädännön rikkomisten torjumiseksi,
- L. ottaa huomioon, että jätesiiroasetuksen johdanto-osassa todetaan, että "ihmisten terveyden ja ympäristön suojelemiseksi on tarpeen varmistaa, että laivojen romuttaminen hoidetaan turvallisesti ja ympäristön kannalta järkevästi",
- M. ottaa huomioon, että Baselin yleissopimuksen mukaisen järjestelmän porsaanreikien poistamiseksi IMO laatii parhaillaan yleissopimusta, jonka tarkoituksena on poistaa tämä ongelma maailmanlaajuisesti,
- N. ottaa huomioon, että Baselin yleissopimuksen osapuolten seitsemännessä konferenssissa, johon myös Euroopan unionin jäsenvaltiot sopimuksen osapuolena osallistuivat, pyrittiin torjumaan entistä ponnokkaammin myrkkylaivojen vientiä ja pyydettiin IMO:a tarkastelemaan jatkossakin mahdollisuutta sisällyttää asetuksiinsa pakollisia vaatimuksia sekä muun muassa purettavaksi lähetettyjä aluksia koskevan ilmoitusjärjestelmän, jotta voitaisiin varmistaa Baselin yleissopimuksessa edellytetyn tasoinen valvonta, ja myös jatkamaan toimia pakollisten vaatimusten käyttöön ottamiseksi siten, että voidaan varmistaa laivojen romutus ympäristön kannalta kestäväällä tavalla; tämä saattaa tarkoittaa myös esipuhdistusta,
- O. katsoo, että laivojen kierrätystä koskevan IMO:n yleissopimuksen luonnoksessa ei vahvisteta valvontatasoa, joka vastaisi Baselin yleissopimuksen ja jätesiiroasetuksen edellyttämää valvontatasoa; siinä ei myöskään pyritä torjumaan myrkyllisten jätteiden vientiä kehitysmaihin eikä luoda "saastuttaja maksaa"-periaatteeseen perustuvia mekanismeja tai ympäristön kannalta kestävään alusten suunnitteluun sovellettavaa korvaamisperiaatetta; luonnoksessa ei myöskään ole valvontaa edellyttäviä normeja alusten kierrätyslaitoksia varten, eivätkä aluksia nykyisin kierrättävät valtiot ja merkittävät lippuvaltiot voisi missään olosuhteissa ratifioida sopimusta,

Keskiviikko 21. toukokuuta 2008

- P. ottaa huomioon, että joka tapauksessa tällaisen IMO:n yleissopimuksen hyväksyminen voi kestää useita vuosia, minkä jälkeen voi jälleen kulua vuosia, ennen kuin yleissopimus tulee voimaan, koska ratifiointiprosessi on hidas,
- Q. ottaa huomioon, että EU:ssa ei ole tarpeeksi kapasiteettia (EU:n lipun alla purjehtivien tai EU:hun sijoitautuneiden tahojen omistamien) alusten puhdasta romuttamista varten ja että tämä koskee erityisesti kauppalaivastoa; ottaa huomioon, että kapasiteetin riittämättömyys korostuu merkittävästi vuonna 2010 yksirunkoisten säiliöalusten nopeutetun käytöstä poistamisen myötä,
- R. katsoo siksi, että EU:ssa on otettava pikaisesti käyttöön konkreettisia sääntelytoimia, mikäli kyseisten yksirunkoisten säiliöalusten ei haluta pilaavan Etelä-Aasian merten ja jokien rantoja entisestään; katsoo, ettei ole mitään perusteita laiminlyödä toimia, varsinkin kun kyseiset yksirunkoiset säiliöalukset voidaan tunnistaa helposti,
- S. ottaa huomioon, että alusten ensisijaiset purkumarkkinat toimivat nykyisin useimmissa tapauksissa erityisen huonojen olosuhteiden vallitessa, mikä on jyrkässä ristiriidassa EU:ssa hyväksytyjen sosiaalisten sekä ympäristöä ja terveyttä koskevien periaatteiden kanssa;
1. toteaa, että on eettisesti vastuutonta antaa alusten romuttamiseen liittyvien ihmisarvoa alentavien ja ympäristöä tuhoavien olosuhteiden jatkua edelleen ja siten hyväksyä tuhansien työntekijöiden terveyden vaarantaminen Kaukoidässä;
 2. toteaa, että EU on osittain vastuussa nykyisistä sosiaalisista ja ympäristöä koskevista ongelmista laivanromutuksen alalla; kehottaa tämän vuoksi EU:ta toteuttamaan välittömiä, konkreettisia toimia yhteistyössä IMO:n kanssa taloudellisista kannustimista johtuvan sosiaalisen ja ympäristöön liittyvän polkumyöntikäytännön lopettamiseksi sekä maailmanlaajuisesti kestävä ratkaisun löytämiseksi;
 3. katsoo, että on eettisesti mahdotonta hyväksyä sitä, että jotkin romutustoiminnan harjoittajat teettävät lapsilla raskaita ja vaarallisia töitä ja että tällaisille lapsille pitäisi sen sijaan antaa riittävästi koulutus- ja vapaa-ajanmahdollisuuksia;
 4. pitää myönteisenä, että edellä mainitussa vihreässä kirjassa on selvitetty perusteellisesti suurimmat sosiaaliset ja ympäristöä koskevat ongelmat, jotka johtuvat alusten romuttamiseen liittyvästä toiminnasta Etelä-Aasian maissa; korostaa kuitenkin, että tämä aloite esitetään vähintään kymmenen vuotta liian myöhään;
 5. katsoo, että Euroopan tasolla ja kansainvälisellä tasolla on toteutettava pikaisesti konkreettisia toimia, joilla pyritään ennen muuta suojelemaan ympäristöä ja kansanterveyttä ilman, että ongelmia vain siirretään muihin maihin; korostaa, että tämä tavoite voitaisiin saavuttaa kokonaisvaltaisesti hyväksymällä ja panemalla täytäntöön kansainvälinen yleissopimus, jossa määrätään kaikkiin laivanromutusprosessiin osallistuviin osapuoliin sovellettavista velvoitteista; katsoo, että tähän liittyy kuitenkin monia esteitä ja viivytyksiä eikä se saisi syrjäyttää kiireellisiä EU:n toimenpiteitä;
 6. katsoo, että alusten romuttamisella on jatkossakin pitkän aikavälin sosiaalisia ja ekologiaisia vaikutuksia etenkin siksi, että rakenteilla olevien alusten määrä on ollut nousussa vuosia; korostaa tästä syystä eurooppalaisen innovoinnin ja kehitystyön jatkuvaa merkitystä laivanrakennusalalla, jotta aluksista voidaan tehdä parempia ja ympäristöystävällisempiä; kehottaa komissiota ryhtymään tarmokkaisiin toimiin LeaderSHIP 2015 -ohjelman yhteydessä;
 7. korostaa, että aikaa ei ole yhtään hukattavaksi, koska on odotettavissa, että vuonna 2010 on purettava lähes 800 yksirunkoista säiliöalusta ⁽¹⁾; toteaa, että IMO:n tuleva yleissopimus pyrkii kattamaan asian, mutta ei luultavasti tule voimaan ennen vuotta 2012; kehottaa ryhtymään tehokkaisiin EU:n tason toimenpiteisiin ennen vuotta 2010 eli ennen IMO:n yleissopimuksen hyväksymistä ja yksirunkoisten säiliöalusten nopeutetun asteittaisen käytöstä poistamisen huippuvuotta;

(¹) Euroopan komission energia- ja liikenneasioiden pääosasto: Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry, COWI-tutkimuksen loppuraportti, kesäkuu 2004.

Keskiviikko 21. toukokuuta 2008

8. kehottaa komissiota laatimaan tarvittavat suuntaviivat ja mekanismit siten, että jokainen romutettava alus, joka ei täytä kaikkia kansainvälisten yleissopimusten vaatimuksia ja jolla ei näin ollen ole Euroopan unionin tunnustamien rekisterien antamaa voimassa olevaa sertifikaattia, katsotaan jätteeksi jätteistä 5. huhtikuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/12/EY ⁽¹⁾ mukaisesti, jotta ehkäistään jätesierroasetuksen määräysten kiertäminen, ja samalla tarkastelemaan, milloin jäsenvaltiota voidaan pitää jätesierroasetuksen mukaisena "viejävaltiona", mukaan lukien satamavaltiot, lippuvaltiot sekä valtiot, joiden lainkäyttövaltaan laivojen omistajat kuuluvat, sekä varmistamaan sellaisten alusten sujuvan ja turvallisen poistamisen markkinoilta, jotka ovat saavuttaneet toiminnallisen elinkaarensa päätepuheen;

9. kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota parantamaan jätesierroasetuksen täytäntöönpanoa tiukentamalla jäsenvaltioiden viranomaisten valvonta- ja tarkastustoimia, jotta satamavaltioille, lippuvaltioille ja valtioille, joiden lainkäyttövaltaan piiriin omistajat (jätteen tuottajat) kuuluvat, annettaisiin toimivalta todeta alus "käytöstä poistetuksi" ja näin ollen jätteeksi riippumatta siitä, onko alus vielä käyttökunnossa;

10. tukee kansainvälisen tason aloitteita alusten kierrättämistä koskevien sitovien vähimmäisnormien vahvistamiseksi ja puhtaiden kierrätyslaitosten perustamiseksi ottaen asianmukaisesti huomioon työolot ja niihin liittyvät terveyttä ja turvallisuutta koskevat kysymykset, erityisesti Etelä-Aasian romuttamoilla, jotta työntekijöitä ja ympäristöä suojeltaisiin vaarallisten jätteiden haitallisilta vaikutuksilta ja vaarallisilta työkäytännöiltä;

11. kehottaa komissiota laatimaan ja pitämään ajan tasalla luettelon niistä aluksista, joiden oletetaan päätyvän purettaviksi lähivuosina, ja luomaan mekanismeja, joiden nojalla tällaiset alukset katsotaan "romuttusta edeltävässä vaiheessa oleviksi aluksiksi", joita varten on laadittava purkusuunnitelma ennen kuin ne myydään purettavaksi; kehottaa jäsenvaltioita ja satamaviranomaisia, joilla on oltava toimivalta tunnistaa käytöstä poistettavia aluksia, käyttämään kyseistä luetteloa kyseisten mahdollisesti purettavien alusten valvonnan parantamiseen; katsoo tässä yhteydessä, että satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin ⁽²⁾ ehdotetun tarkistamisen pikainen hyväksyminen olisi toivottavaa;

12. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita neuvottelemaan IMO-sopimuksen, joka sisältää kattavia vaatimuksia ja määräyksiä, joilla

- varmistetaan valvontataso, joka vastaa vähintään Baselin yleissopimuksessa vahvistettua tasoa,
- säädetään korkeista maailmanlaajuisista turvallisuus- ja ympäristönormeista alusten kierrätykselle, jota kolmas osapuoli valvoo ja jonka se sertifioi,
- määritellään rannalle ajaminen kielletyksi romuttamismenetelmäksi,
- kielletään alusten romuttaminen muilta kuin sopimusosapuolilta,
- vahvistetaan korvaamisperiaate, jolla lopetetaan vaarallisten aineiden nykyinen käyttö uusien alusten rakentamisessa,

ja on sitä mieltä, että tulevassa sopimuksessa on esitettävä vaatimus, jonka mukaan käytöstä poistetuista aluksista on poistettava kaikki vaaralliset materiaalit ennen kuin ne viedään purettaviksi OECD:n ulkopuolisiin maihin, tai ne on lähetettävä OECD-maissa tai EU:n jäsenvaltioissa toimiviin kyseistä tarkoitusta varten valtuutettuihin kierrätyslaitoksiin, jotka täyttävät selkeät turvallisuus- ja ympäristönormit;

13. kehottaa komissiota harkitsemaan mahdollisia toimia laivanromutuksesta johtuvien potentiaalisten kustannusten vähentämiseksi asettamalla tiukempia tuotantostandardeja, kuten tiettyjen vaarallisten aineiden käytön rajoituksia;

⁽¹⁾ EUVL L 114, 27.4.2006, s. 9.

⁽²⁾ Neuvoston direktiivi 95/21/EY, annettu 19. kesäkuuta 1995, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) (EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1).

Keskiviikko 21. toukokuuta 2008

14. suosittelee painokkaasti, että EU:n toiminnalla pyritään turvaamaan vähimmäisnormit, joilla taataan ympäristön, terveyden ja turvallisuuden paras mahdollinen suojeleminen ja jotka sisältävät erityisesti sääntöjä alusten suunnittelusta ja rakentamisesta, niiden toiminnasta, alusten valmistelemisesta kierrätykseen, alusten kierrätyslaitosten toiminnasta sekä asianmukaisen täytäntöönpanomekanismin perustamisesta laivojen kierrättämistä varten ja jotka sisältävät myös sertifiointi- ja ilmoitusvaatimukset;
15. kehottaa komissiota panemaan pikaisesti täytäntöön luotettavan järjestelmän jonka avulla valvotaan Baselin yleissopimuksen soveltamista romutettaviksi vietäviin aluksiin;
16. toteaa, että tulevan IMO-sopimuksen täytäntöönpanoa on valvottava yhtä tiukasti kuin Baselin yleissopimuksen täytäntöönpanoa: kaikki asiaankuuluvat ILO:n normit ja velvoitteet on sisällytettävä sopimukseen, poikkeuksien myöntäminen ei ole sallittua, nykyisen sääntelykehiksen tulkinnessa ja täytäntöönpanossa olevat vakavat ongelmat on poistettava ja on ehkäistävä se, että käytöstä poistetut alukset vaarallisine jätteineen tai alukset, jotka itse ovat vaarallista jätettä, ottavat kurssin kohti OECD:n ulkopuolisia maita, OECD-maita, joissa alan infrastruktuuri on riittämätöntä, tai maita, ja jotka eivät ole sopimuksen sopimuspuolia;
17. korostaa tarvetta vahvistaa komission ja jäsenvaltioiden EU:n tasolla ja kansainvälisellä tasolla toteutettavia toimia, joilla pyritään säilyttämään vähimmäisvaatimukset, jotka varmistavat mahdollisimman korkeatasoisen ympäristön, terveyden ja turvallisuuden suojelun, sekä siihen, että noudatetaan jätesiirtoasetuksen 34 ja 36 artiklassa vahvistettua periaatetta, joka kieltää vaarallisten jätteiden viennin kehitysmaihin; kehottaa tätä varten komissiota ehdottamaan asetusta, joka koskee alusten suunnittelua ja rakentamista, niiden toimintaa koko elinkaarensa ajan ja niiden valmistelusta kierrätykseen, alusten kierrätyslaitosten toimintaa sekä sertifiointi- ja ilmoitusvaatimukset sisältävien asianmukaisten täytäntöönpanomenettelyjen perustamista alusten kierrätystä silmällä pitäen;
18. kehottaa komissiota ottamaan huomioon ILO:n, IMO:n ja Baselin yleissopimuksen yhteisen laivanromutusta käsittelevän työryhmän tulevan kolmannen kokouksen päätökset teknisistä yhteistyötoimista ja kehottaa soveltamaan koordinoitua lähestymistapaa väliaikaisiin toimenpiteisiin, kunnes alusten kierrättämistä koskeva IMO:n yleissopimus tulee voimaan;
19. kehottaa ryhtymään viipymättä toimiin alusten kilpailukykyisen ja puhtaan purkutoiminnan ja kunnostustoiminnan (esipuhdistustoiminnan) kehittämisen tukemiseksi EU:ssa; pyytää jäsenvaltioita tässä yhteydessä edellyttämään esipuhdistusta ja puhdasta kierrätystä kaikkien valtion omistamien alusten, myös sota-alusten, osalta ja romuttamaan ne turvallisella ja ympäristöystävällisellä tavalla EU:n laitoksissa sellaisten julkisten tarjouskilpailujen kautta, joihin sovelletaan ankaria julkisia hankintoja koskevia sääntöjä, ja samalla jätesiirtoasetuksen säännöksiä täysimääräisesti noudattaen; katsoo lisäksi, että eurooppalaisten telakoiden kierrätystoiminnan kehittämistä on tuettava EU:n teollisuus-, rakenne- ja koheesiopolitiikan puitteissa;
20. pitää perusteltuna, että kaikilta jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta ja kaikilta EU:n satamissa käyville aluksilta edellytetään luetteloa aluksen rakentamisesta ja varustelusta käytetyistä materiaaleista ja tuotteista;
21. kehottaa komissiota laatimaan luettelon suositelluista laivojen kierrätyslaitoksista, jotka noudattavat tunnustettuja kansainvälisiä ihmisoikeuksia ja terveyttä ja turvallisuutta koskevia normeja; pitää tervetulleena komission ehdotusta ottaa käyttöön sertifiointi- ja merkintäjärjestelmiä turvallisten ja puhtaiden kierrätyslaitosten osoittamiseksi ja katsoo, että yhteisö saisi myöntää tukea merenkulkualalla vain sillä ehdolla, että se noudattaa jätesiirtoasetuksia ja muita EU:n asettamia vaatimuksia, kuten sertifioidun ja säännöllisesti tarkastettavien laitosten käyttö; korostaa, että tarkoituksena ei voi olla tuhota Etelä-Aasian laivanromutusmarkkinat, vaan nimenomaan varmistaa niiden tulevaisuus edistämällä ympäristöä säästävää romuttamista;

Keskiviikko 21. toukokuuta 2008

22. katsoo, että EU:n on näytettävä tietä ja edistettävä maailmanlaajuisia toimenpiteitä siten, että sen selkeänä tavoitteena on nykyisten laivanromutuskäytäntöjen vähittäinen lopettaminen Etelä-Aasiassa; EU:n on myös tässä yhteydessä edistettävä kaikkiin osapuoliin sovellettavat ympäristölliset ja sosiaaliset standardit sisältävän kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymistä ja täytäntöönpanoa;

23. vaatii sellaisen yleisen strategian laatimista, jonka avulla varmistetaan, että alusten kierrätystoiminta toteutetaan siten, että kaikki prosessiin osallistuvat (mukaan lukien laivanomistajat, kierrätys- ja romutuslaitokset, aluksen lippuvaltio ja valtio, jossa kierrätys tapahtuu) toimivat koordinoitusti ja vastuuntuntoisesti;

24. kehottaa komissiota ehdottamaan konkreettisia toimia tietotaidon ja teknologian siirtämisen edistämiseksi, jotta Etelä-Aasian romutustelakoita voidaan auttaa noudattamaan kansainvälisiä turvallisuus- ja ympäristönormeja; on sitä mieltä, että tämä tavoite olisi otettava huomioon myös laajemmin toteutettaessa EU:n kehitysyhteistyöpolitiikkaa kyseisissä maissa; katsoo, että tässä yhteydessä on turvauttava myös ammatti-liittojen ja kansalaisjärjestöjen mahdolliseen asiantuntemukseen;

25. pitää myönteisinä tuloksia, joita on jo aikaansaatu tutkimuksen ja teknologisen kehittämisen seitsemänneistä puiteohjelmasta rahoitetun Shipdismantl-hankkeen kautta; hankkeen yhteydessä kehitetään tukijärjestelmiä, jotka saatetaan ilmaiseksi laivanromutusalan käyttöön kaikkialla maailmassa; on vakuuttunut siitä, että uusien, erityisesti alusten romutusstrategioihin keskittyvien ehdotuspyyntöjen seurauksena lisäparannukset ovat mahdollisia;

26. kehottaa komissiota tutkimaan edelleen ja arvioimaan huolellisesti valikoitujen eteläaasialaisten romuttamojen kanssa tehtävän tehostetun rahoitusyhteistyön ja niihin suunnattavien suorien investointien etuja ja näin avustamaan sellaisen sertifoitujen, EU:n hyväksymien romuttamojen verkoston luomisessa, joka voi tuoda investoinneille suuremman tuoton taloudellisesti, ympäristöllisesti ja yhteiskunnallisesti;

27. katsoo, että "saastuttaja maksaa"-periaatetta, valmistajan laajempaa vastuuta koskevaa periaatetta sekä valmistajan vastuuta koskevaa periaatetta on sovellettava laajasti näiden ongelmien ratkaisemiseksi kestäväällä tavalla;

28. katsoo, että aluksen käyttäjä/omistaja on aina vastuussa romuttamisen haitallisista vaikutuksista työntekijöihin, kansanterveyteen tai ympäristöön riippumatta siitä, missä romuttaminen tapahtuu (EU:n alueella tai sen ulkopuolella);

29. pitää myönteisenä ajatusta perustaa alusten romutusrahasto ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita pyrkimään päättäväisesti siihen, että niin IMO:n kuin EU:nkin tasolla perustetaan kyseisenlainen rahasto; kehottaa komissiota tässä yhteydessä myös selvittämään käytettävissä olevia rahoitusmekanismeja, joihin sekä telakat että laivanvarustajat osallistuvat ja johon liittyy pakollista vakuutusta koskeva vaatimus sekä satamamaksujen, uusista aluksista perittävien verojen ja vuosittaisten IMO-rekisteröintiin liittyvien verojen käyttö, jotta varmistetaan ympäristön kannalta kestävä kierrätys siitä hetkestä lähtien, kun alus otetaan käyttöön, sillä aluksella voi käyttöaikanaan olla useampi kuin yksi omistaja;

30. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle, jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille, Turkin, Bangladeshin, Kiinan, Pakistanin ja Intian hallitukselle sekä IMO:lle.