



6.11.2024

PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

komission julkilausuman johdosta

työjärjestyksen 136 artiklan 2 kohdan mukaisesti

EU:n toimista Venäjän varjolaivaston torjumiseksi ja Venäjän vastaisten pakotteiden täysimääräisen täytäntöönpanon varmistamisesta (2024/2885(RSP))

Ville Niinistö, Sergey Lagodinsky, Markéta Gregorová, Maria Ohisalo, Alice Kuhnke, Isabella Lövin, Pär Holmgren, Mārtiņš Staķis, Nicolae Ștefănuță, Virginijus Sinkevičius
Verts/ALE-ryhmän puolesta

**Euroopan parlamentin päätöslauselma EU:n toimista Venäjän varjolaivaston torjumiseksi ja Venäjän vastaisten pakotteiden täysimääräisen täytäntöönpanon varmistamisesta
(2024/2885(RSP))**

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon aiemmat päätöslauselmansa Venäjästä,
 - ottaa huomioon 14 peräkkäistä Venäjän vastaista pakotepakettia, jotka EU on hyväksynyt helmikuun 2022 jälkeen, ja erityisesti 24. kesäkuuta 2024 hyväksytyt EU:n 14. pakotepaketin, joka on asetettu Venäjää vastaan sen edelleen Ukrainaa vastaan käymän laittoman sodan vuoksi ja jolla tiukennetaan täytäntöönpanon valvonnan ja pakotteiden kiertämisen vastaisia toimenpiteitä,
 - ottaa huomioon kansainvälisen yleissopimuksen aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen ja muut asiaa koskevat Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimukset,
 - ottaa huomioon YK:n merioikeusyleissopimuksen,
 - ottaa huomioon 6. joulukuuta 2023 annetun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman, jossa kehoitetaan jäsenvaltioita ja kaikkia asiaankuuluvia sidosryhmiä edistämään toimia, joilla ehkäistään ”pimeän laivaston” eli ”varjolaivaston” laitonta toimintaa merenkulkualalla,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 136 artiklan 2 kohdan,
- A. toteaa, että puutteellisesti kunnossapidettyjä öljysäiliöaluksia, joiden omistus on epäselvä, joiden määränpää tai lähtömaa on salattu ja joilla ei ole P&I-vakuutusta, purjehtii Euroopan vesillä venäläisellä öljyllä lastattuina osana Venäjän pyrkimyksiä kiertää EU:n ja G7-maiden asettamia pakotteita; ottaa huomioon, että tämän varjolaivaston ansiosta Venäjä voi edelleen myydä öljyään pakotteilla asetettua hintakattoa korkeammin hinnoin ja jatkaa Ukrainaa vastaan käymänsä sodan rahoittamista samalla kun se uhkaa yhä enemmän Euroopan meri- ja rannikkoalueiden turvallisuutta ja meriympäristöä;
- B. ottaa huomioon, että Venäjän viranomaiset kehittivät tämän Venäjän varjolaivaston tarkoituksellisesti kiertääkseen laajamittaisesti G7-maiden ja EU:n venäläiselle öljylle asettamaa hintakattoa välttämällä EU:n ja G7-maiden satamia ja palveluja, kuten vakuutuksia;
- C. toteaa, että Venäjä on kahden viime vuoden aikana hankkinut yli 600 vanhentunutta öljysäiliöalusta luodakseen varjolaivastonsa, joka purjehtii nyt pääasiassa meriturvallisuuteen leväperäisesti suhtautuvien valtioiden lippujen alla vailla vakuutuksia ja asianmukaista miehistöä ja jonka epämääräinen ulkomainen omistus

vaihtelee; ottaa etenkin huomioon, että EU:n laivanvarustajat näyttävät olleen osallisena tilanteeseen, sillä kreikkalaiset laivanvarustajat ovat myyneet Venäjän varjolaivaston vahvistukseksi ainakin 125 raakaöljysäiliöalusta ja rahtialusta, joiden arvo on yli 4 miljardia dollaria;

- D. ottaa huomioon, että asiantuntijat ovat kuvailleet varjolaivaston öljysäiliöaluksia tikittäviksi aikapommeiksi, jotka vaarantavat meriturvallisuuden ja voivat aiheuttaa suuria, peruuttamattomia ympäristökatastrofeja; toteaa, että Eurooppa on ollut jo useita kertoja vähällä kokea katastrofin, kun nämä säiliöalukset purjehtivat Venäjällä sijaitsevista Laukaansuun ja Koiviston satamista Itämeren halki ja kuljettavat raakaöljyä Euroopan ulkopuolelle mutta myös Italiaan;
- E. toteaa, että aiemmista säiliöalusten aiheuttamista öljyvuodoista saadut kokemukset ovat osoittaneet, että rannikkoekosysteemeille ja vedenalaisille ekosysteemeille sekä merilinnuille ja vedenpinnan eläimille aiheutuvien vahinkojen vaikutukset voivat säilyä vuosikymmeniä;
- F. ottaa huomioon, että Yhdysvaltain pelastus- ja ennallistamisviraston mukaan mikään ratkaisu ei poista öljyvuotoa kokonaan ja että parhaassa tapauksessa vain 40 prosenttia vuotaneesta öljystä voidaan puhdistaa mekaanisesti¹;
- G. ottaa huomioon, että voi kestää tunteja tai peräti päiviä, ennen kuin jokin Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) 14:stä öljyntorjunta-aluksesta ehtii perille tietyille alueille, erityisesti syrjäisille tai eristyneemmille rannikkoalueille, mikä osaltaan vaarantaa mahdollisuuden tehokkaaseen öljyntorjuntaan; toteaa, että EMSAn laivaston laajentaminen uusilla öljyntorjunta-aluksilla olisi yhdenmukaista EU:n ympäristönsuojeluun sitoutumisen, Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisen selviytymiskyvyn ja niiden EU:n pelastuspalvelumekanismien tavoitteiden kanssa, joissa on kyse nopean toiminnan valmiuksien ja katastrofivalmiuden edistämisestä;
- H. ottaa huomioon, että varjolaivastoon kuuluvien öljysäiliöalusten hämärän peitossa olevan omistuksen ja vakuutusten puuttumisen vuoksi Venäjää ei voitaisi saattaa vastuuseen mahdollisen öljyvuodon tai muun katastrofin puhdistamisesta, vaan kustannukset jäisivät sen sijaan sen rannikkovaltion maksettaviksi, johon vaikutukset konkreettisesti kohdistuvat; toteaa, että puhdistaminen ja ennallistaminen on erittäin kallista ja kustannukset voivat yltää jopa miljardeihin euroihin;
- I. ottaa huomioon, että puhdistamis- ja ennallistamiskustannusten lisäksi öljyvuodoista kärsineille alueille voi aiheutua myös merkittäviä tulonmenetyksiä muun muassa matkailun ja kalastustoiminnan vähenemisen vuoksi; ottaa huomioon, että oikeustoimiin ryhtyminen korvausten saamiseksi taloudellisista ja ympäristövahingoista on usein pitkä ja raskas prosessi;
- J. ottaa huomioon, että ikääntyvien öljysäiliöalusten heikosta kunnossapidosta ja kulumisesta johtuvia öljyvuotoja sattuu jo nyt eri puolilla maailmaa; toteaa, että Euroopalla on suurin riski joutua kärsimään tällaisesta öljyvuodosta vesillään, koska sen

¹ Yhdysvaltain pelastus- ja ennallistamisvirasto, "What Have We Learned About Using Dispersants During the Next Big Oil Spill?", 20. huhtikuuta 2015, <https://response.restoration.noaa.gov/about/media/what-have-we-learned-about-using-dispersants-during-next-big-oil-spill.html>.

läheisyydessä sijaitsee Venäjän satamia;

- K. toteaa, että vaarallisissa alusten välisissä lastinsiirroissa varjolaivastoon kuuluvien säiliöalusten lasti pumpataan avomerellä toisiin aluksiin öljyn todellisen alkuperän salaamiseksi; toteaa, että alusten automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) transponderit kytketään usein pois päältä valvonnalta ja virallisilta tarkastuksilta välttymiseksi; ottaa huomioon, että IMO on luokitellut tällaiset käytännöt riskialttiiksi toiminnaksi, joka horjuttaa kansainvälistä järjestelmää meriturvallisuuden, ympäristönsuojeluvastuun ja tarvittavien korvausten osalta;
- L. ottaa huomioon, että Kiovan kauppakorkeakoulun mukaan varjolaivaston säiliöalukset kuljettavat meritse jopa 70 prosenttia Venäjän öljytuotteiden viennistä ja myös 90 prosenttia raakaöljyn viennistä; toteaa, että kuljetettu kokonaismäärä on tietojen mukaan nelinkertaistunut huhtikuusta 2022;
- M. ottaa huomioon, että Venäjän valtion omistama yritys Sovcomflot on pakotteita kiertääkseen käynnistänyt äskettäin uuden kierroksen laivastonsa uudelleenrekisteröimiseksi uusiin peiteyrityksiin;
- N. toteaa, että komissio ja jäsenvaltiot ovat yrittäneet puuttua varjolaivastoon määräämällä seuraamuksia ja käynnistämällä tutkintoja mutta nämä toimet eivät ole toistaiseksi olleet tehokkaita; ottaa huomioon, että pakotteiden kohteena olevia öljysäiliöaluksia saapuu edelleen jäsenvaltioiden aluevesille ja että rannikkovartiostot toteuttavat vain vähän toimia ehkäistäkseen Venäjän varjolaivaston kulkemista niiden vesien kautta;
1. ilmaisee vakavan huolensa riskeistä, joita öljysäiliöalusten muodostama Venäjän varjolaivasto aiheuttaa ympäristölle Euroopassa ja kautta maailman sekä merenkulun turvallisuudelle; tuomitsee Venäjän, koska se aiheuttaa tarkoituksellisesti valtavia riskejä saavuttaakseen itselleen taloudellista hyötyä välittämättä lainkaan kansainvälisestä turvallisuudesta tai peruuttamattomien ympäristövahinkojen riskistä;
 2. korostaa, että Venäjän ränsistynyt, huonosti kunnossapidetty ja vakuuttamaton varjolaivasto aiheuttaa maailmanlaajuisesti huolta pakotteiden noudattamisen lisäksi myös siksi, että Venäjä on luonut olosuhteet suurelle, peruuttamattomalle ympäristökatastrofille, joka todennäköisesti vaikuttaisi EU:n rannikkojäsenvaltioihin, joiden olisi kärsittävä ympäristövahinkojen seuraukset ja kannettava puhdistamisesta koituvat kustannukset;
 3. kehottaa komissiota yhdessä EMSAn kanssa lisäämään resursseja Venäjän satamista lähtevien alusten valvontaan, tarkastamiseen ja tutkintaan sekä tutkimaan ennakoivasti tapaukset, joissa on osallisena epäilysti varjolaivastoon kuuluva alus; suosittelee tässä yhteydessä, että komissio perustaa Venäjän varjolaivastoa käsittelevän EU:n työryhmän, jota johtaa komissio tiiviissä yhteistyössä Euroopan ulkosuhdehallinnon (EUH), EMSAn ja Europolin kanssa; katsoo, että työryhmän olisi vastattava Euroopassa toimivien Venäjän varjolaivastoon kuuluvien alusten rekisterin kokoamisesta ja ylläpitämisestä, ympäristöön ja meriturvallisuuteen kohdistuvien riskien seurannasta, tapauksiin koordinoitusti reagoimisen valmistelusta, täytäntöönpanotoimien järjestämisestä jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien kansainvälisten elinten kanssa EU:n pakotteiden ja merilainsäädännön pysyttämiseksi voimassa sekä laivaston toimintaa kuvaavan puolivuotiskertomuksen julkaisemisesta; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita

koordinoimaan tällaisia toimia Euroopan muiden rannikkovaltioiden, etenkin Yhdistyneen kuningaskunnan ja Norjan, kanssa;

4. kehottaa komissiota myöntämään hätärahoitusta, jotta EMSAlle voidaan hankkia lisää öljyntorjunta-aluksia;
5. on tyytyväinen EU:n 14. pakotepaketin toimiin, mukaan lukien varjolaivaston öljysäiliöaluksiin kohdistetut suorat seuraamukset, ja kehottaa jäsenvaltioita panemaan sen tiukasti täytäntöön; kehottaa komissiota synkronoimaan pakotteiden kohteena olevia aluksia koskevat EU:n luettelot viipymättä Yhdysvaltojen ja Yhdistyneen kuningaskunnan luetteloiden kanssa;
6. on huolissaan siitä, ettei viimeisimmillä toimilla ole ollut juurikaan vaikutusta, sillä tutkivat journalistit ovat raportoineet, että yksi pakotteiden alaisista säiliöaluksista pystyi kaikesta huolimatta tekemään esteettä kuusi merimatkaa Pohjanmerellä;
7. kehottaa EU:ta ja jäsenvaltioita pyrkimään jatkuvasti tunnistamaan varjolaivastoon kuuluvia säiliöaluksia ja luetteloimaan niiden nimet ja omistajat tuleviin pakotepaketteihin, jotta heikennetään Venäjän kykyä saada öljyn myynnistä tuloja Ukrainaa vastaan käymänsä hyökkäyssodan rahoittamiseen;
8. vaatii, että EU:n seuraavasta pakotepaketista tehdään kattavampi ja että siinä määrätään seuraamuksista kaikille tunnetuille varjolaivastoon kuuluville säiliöaluksille ja niiden omistajille samalla, kun otetaan käyttöön seuraamuksia kaikille öljysäiliöaluksille, jotka rikkovat IMO:n kansainvälistä yleissopimusta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, ja että kaikki jäsenvaltiot panevat tiukasti täytäntöön toimenpiteet, joilla kielletään aluksia purjehtimasta Euroopan vesillä tai EU:n jäsenvaltioiden satamiin, jos ne eivät noudata merellä tapahtuvia alusten välisiä lastinsiirtoja koskevia kansainvälisiä sääntöjä tai jos ne ovat laittomasti kytkeneet AIS-järjestelmänsä pois päältä, riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita kieltämään venäläisen öljyn alusten väliset siirrot EU:n vesillä;
9. tuomitsee EU:n laivanvarustajien osallistumisen Venäjän varjolaivaston luomiseen ja vaatii EU:n laajuista kieltoa öljysäiliöalusten myynnille maihin, jotka helpottavat kauppaa Venäjän kanssa tai jotka eivät pane täytäntöön öljyn hintakattopolitiikkaa;
10. kehottaa yleisemmin sisällyttämään seuraavaan EU:n pakotepakettiin automaattisia seuraamuksia aluksille, jotka purjehtivat EU:n vesien kautta ilman tiedossa olevaa vakuutusta, jotta voidaan suojella EU:n vesiä ja välttää öljyvuotojen puhdistamisesta aiheutuvat taloudelliset rasitteet; kehottaa siksi painokkaasti jäsenvaltioita tehostamaan toimiaan epäilyttävien alusten tarkastamiseksi säännöllisesti sen varmistamiseksi, että niillä on asianmukainen vakuutus ja että ne noudattavat EU:n vesillä vallitsevia sääntöjä;
11. kehottaa komissiota tukkimaan viipymättä pakotteiden porsaanreiät, jotka koskevat EU:n ulkopuolisten maiden suorittamaa venäläisen öljyn jalostamista öljytuotteiksi;
12. toistaa kehotuksensa kieltää poikkeuksetta kaikki venäläiset fossiiliset polttoaineet EU:ssa;

13. katsoo, että EU:lla olisi yleisemmin ottaen oltava suunnitelma kaiken fossiilisten polttoaineiden tuonnin asteittaiseksi lopettamiseksi ja kaiken fossiilisten polttoaineiden käytön asteittaiseksi lopettamiseksi sekä energiajärjestelmänsä ja taloutensa kilpailukyvyyn, häiriönsietokyvyyn ja kestävyuden parantamiseksi että fossiilisista polttoaineista pois siirtymistä koskevan maailmanlaajuisen tavoitteen noudattamiseksi, kuten vuonna 2023 pidetyssä ilmastomuutosta koskevan YK:n puitesopimuksen osapuolten 21. ilmastokokouksessa (COP28) sovittiin;
14. pitää tässä yhteydessä valitettavana, että vaikka EU onnistui elokuun 2022 ja toukokuun 2024 välisenä aikana vähentämään kaasun kysyntää 18 prosentilla, se myös tilasi ennätysmäärän eli 12 uutta nesteytetyn maakaasun (LNG) terminaalia ja kuusi hanketta nykyisten terminaalien laajentamiseksi vuosina 2022–2024, mikä lisää LNG-tuontikapasiteettia EU:ssa 70 miljardilla kuutiometrillä 284 kuutiometriin vuoden 2024 loppuun mennessä²;
15. kehottaa EU:n pakotelähettilästä David O’Sullivania, EUH:ta ja jäsenvaltioita ryhtymään kiireesti yhteistyöhön venäläistä öljyä ostavien EU:n ulkopuolisten maiden kanssa, mukaan lukien Intia, Turkki, Egypti ja Yhdistyneet arabiemiraatit, korostaakseen Venäjän varjolaivaston aiheuttamaa merkittävää riskiä ja sitä, ettei Venäjää voi vetää vastuuseen, jos laivaston öljysäiliöalukset aiheuttavat yhteentörmäyksiä, öljyvuotoja ja toimintahäiriöitä tai jopa uppoavat näiden maiden vesillä;
16. kehottaa komissiota valmistautumaan rangaistusten määräämiseen valtioille, jotka eivät noudata Venäjän varjolaivaston osana toimivia aluksia koskevia kansainvälisiä vaatimuksia, ja ehdottamaan jäsenvaltioiden väliselle koordinoinnille YK:n merioikeusyleissopimuksen 97 artiklan mukaisesti tapauksissa, joissa näitä aluksia on osallisina;
17. kannustaa komissiota ja jäsenvaltioita tekemään aktiivisesti yhteistyötä lippuvaltioiden kanssa sen varmistamiseksi, että niiden lipun alla purjehtivat alukset noudattavat toimenpiteitä, joilla laillisesti kielletään alusten väliset lastinsiirrot tai säännellään niitä, mukaan lukien herkkiä meriekosysteemejä tai suojeltuja merialueita koskevat rajoitukset, ja että tällaiset alukset noudattavat tiukasti IMO:n yleissopimuksissa vahvistettuja turvallisuutta ja pilaantumisen ehkäisemistä koskevia vaatimuksia; kehottaa lippuvaltioita poistamaan pakotteiden kohteena olevat alukset alusrekistereistään;
18. tuomitsee mitä jyrkimmin Venäjän jatkuvan hyökkäyssodan Ukrainaa vastaan ja vaatii Venäjää lopettamaan välittömästi kaikki sotatoimet Ukrainassa ja vetämään ehdoitta kaikki joukot ja kaiken sotilaskaluston pois Ukrainan koko kansainvälisesti tunnustetulta alueelta sekä korvaamaan Ukrainalle, sen väestölle, maa-alueille ja infrastruktuurille aiheutuneet vahingot;
19. ilmaisee varauksettoman solidaarisuutensa Ukrainan kansalle, tukee täysin Ukrainan itsenäisyyttä, suvereniteettia ja alueellista koskemattomuutta sen kansainvälisesti tunnustettujen rajojen sisällä ja korostaa, että tämä sota rikkoo vakavasti kansainvälistä

² Euroopan komissio, Energiaunionin tilaa koskeva katsaus 2024, 11. syyskuuta 2024, https://energy.ec.europa.eu/publications/state-energy-union-report-2024_en.

oikeutta; korostaa, että perimmäisenä tavoitteena on edelleen saada Ukrainassa aikaan oikeudenmukainen ja kestävä rauha Ukrainan asettamin ehdoin ja varmistaa Ukrainan kansan turvallisuus ja ihmisarvon toteutuminen rauhanomaisessa ja vakaassa Euroopassa;

20. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle, komission varapuheenjohtajalle / unionin ulkoasioiden ja turvallisuuspolitiikan korkealle edustajalle, Euroopan ulkosuhdehallinnolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle, jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille, Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä Venäjän presidentille ja parlamentille.