EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.12.2013
COM(2013) 916 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY soveltamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY soveltamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annettu direktiivi 2009/21/EY[1] oli osa maaliskuussa 2009 hyväksyttyä toimenpidepakettia, josta käytetään nimitystä kolmas meriturvallisuuspaketti ja jolla parannetaan alan kilpailukykyä siten, että se hyödyttää ainoastaan meriturvallisuudesta huolehtivia toimijoita ja lisää painetta alikuntoisten alusten omistajia kohtaan.

Direktiivillä on kaksi tarkoitusta:

a) varmistaa, että jäsenvaltiot täyttävät tosiasiallisesti ja yhdenmukaisesti velvollisuutensa lippuvaltioina, etenkin tekemällä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) lippuvaltion auditointijärjestelmästä pakollisen EU:n lainsäädännöllä ja ottamalla käyttöön sertifiointijärjestelmän kansallisten merenkulkuviranomaisten operatiivisia hallintajärjestelmiä varten, sekä

b) parantaa turvallisuutta ja ehkäistä jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten aiheuttamaa meriympäristön pilaantumista, erityisesti varmistamalla, ettei yksikään jäsenvaltio ole satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan mustalla tai harmaalla listalla.

Direktiivillä jäsenvaltioille lippuvaltioina asetetut vaatimukset esitetään tämän kertomuksen 4 jaksossa yhdessä komission huomautusten kanssa.

Jäsenvaltiot antoivat yhteisen julistuksen, jossa ne sopivat sitoutuvansa kansainvälisiin lippuvaltioiden velvoitteita koskeviin yleissopimuksiin ja soveltavansa IMO:n säännöstöä, joka koskee sen pakollisten välineiden soveltamista ja jolla pyritään varmistamaan, että kansallisilla viranomaisilla on lippuvaltiona toimimiseen liittyvien kansainvälisten velvoitteiden edellyttämät resurssit ja valtuudet.

2. SAATTAMINEN OSAKSI KANSALLISTA LAINSÄÄDÄNTÖÄ

Kymmenen jäsenvaltiota[2] oli saattanut direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöään määräajassa eli 17. kesäkuuta 2011 mennessä (Kroatian määräaika oli 1. heinäkuuta 2013). Lisäksi 11 jäsenvaltiota saattoi sen osaksi kansallista lainsäädäntöään vuoden 2011 loppuun mennessä, mutta loput jäsenvaltiot ylittivät määräajan yli kuudella kuukaudella. Suurin osa jäsenvaltioista saattoi sen osaksi kansallista lainsäädäntöään siis jokseenkin määräajassa.

[1] EUVL L 131, 28.5.2009, s.132.

[2] BE, DE, DK, ES, FI, HR, MT, NL, RO, SE.

3. KERTOMUKSEN PERUSTANA KÄYTETYT TIEDOT

Direktiivin 9 artiklassa säädetään, että komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle direktiivin soveltamista koskevan kertomuksen, johon sisältyy arvio jäsenvaltioiden lippuvaltiotoiminnasta.

Kertomuksen laadinnassa on käytetty apuna 25 jäsenvaltion[3] toimittamia tietoja.

4. TILANNE JA KOMISSION HAVAINNOT

4.1. Direktiivin 4 ja 6 artiklan soveltaminen ja avoimuus jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen siirrossa

Direktiivin 4 artiklassa vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan, että niiden lipun alla purjehtivat alukset ovat sovellettavien kansainvälisten sääntöjen ja määräysten mukaisia. Siinä säädetään myös keskeisistä turvallisuustietojen tarkastuksista, kun alus siirtyy jäsenvaltion lipun alle, ja edellytetään, että uusi lippuvaltio saa viipymättä tiedot aluksen puutteista ja muut turvallisuuteen liittyvät tiedot aluksen aiemmalta lippuvaltiolta. Johdanto-osan 6 kappaleessa viitataan IMO:n 20 päivänä joulukuuta 2004 hyväksytyssä kiertokirjeessä MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 suositeltuihin alusten siirtoa valtioiden välillä koskeviin samanlaisiin säännöksiin. Tavoitteena on lisätä lippuvaltioiden välisten suhteiden avoimuutta, mikä puolestaan edistäisi meriturvallisuutta.

Direktiivin 6 artiklassa säädetään, mitä vähimmäistietoja jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivista aluksista on säilytettävä ja pidettävä helposti saatavilla. Niitä ovat:

– aluksen tiedot;

– katsastusten päivämäärät;

– tiedot aluksen todistuskirjojen antamiseen ja luokitukseen osallistuneista hyväksytyistä laitoksista;

– tiedot toimivaltaisesta satamavaltion viranomaisesta, joka on tarkastanut aluksen sekä tarkastuspäivämäärät;

– tiedot tarkastusten tuloksista;

– tiedot merionnettomuuksista.

Lisäksi 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, että jos jokin toinen lippuvaltio pyytää tietoja aluksesta, joka on aiemmin purjehtinut tietyn jäsenvaltion lipun alla, asianomaisen jäsenvaltion on viipymättä annettava pyynnön esittäneelle lippuvaltiolle tiedot korjattavista puutteista ja muista merkityksellisistä turvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä. Direktiivin 6 artiklan g alakohdassa säädetään, että jäsenvaltion on säilytettävä tiedot aluksista, jotka ovat lakanneet purjehtimasta asianomaisen jäsenvaltion lipun alla edellisten 12 kuukauden aikana.

Useimmat jäsenvaltiot pitävät 6 artiklassa lueteltuja tietoja julkisesti saatavilla. Jopa Unkari, jonka lipun alla ei enää purjehdi mertakulkevia kauppa-aluksia, on vahvistanut, että tiedot sen lipun alla aiemmin purjehtineista aluksista ovat edelleen julkisesti saatavilla. Kymmenessä jäsenvaltiossa tiedot löytyvät niiden hallinnon verkkosivuilta. Muutamissa maissa (Alankomaat, Belgia ja Suomi) vastuu jakautuu hallinnon ja viraston tai tarkastuslaitoksen kesken, ja tiedot ovat saatavilla

[3] BE, BG, CY, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LUX, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SL, SK, UK.

molempien organisaatioiden verkkosivuilla. Alankomaat onkin määrännyt, että sen hallinnon puolesta tehtävää hoitavien hyväksyttyjen laitosten on myös pidettävä tällaiset tiedot saatavilla omilla verkkosivuillaan.

Muutamien maiden (Kypros, Portugali ja Ruotsi) hallinto kuitenkin kyseenalaisti tarpeen pitää tällaisia tietoja julkisilla verkkosivuilla ja totesi, että direktiivissä säädettiin ainoastaan, että niiden pitää olla helposti saatavilla, jolloin jäsenvaltiot voivat määritellä, missä määrin yleisön tietopyynnöt ovat asianmukaisia.

Arvio jäsenvaltioiden toiminnasta

Tilanne tietojen saatavuuden ja siten myös jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten toimintaa koskevan avoimuuden suhteen on selkiytynyt sen jälkeen, kun direktiiviä on alettu soveltaa. Useat jäsenvaltiot julkaisevat tietoja hallintonsa verkkosivuilla tai vähintäänkin vahvistavat, että tiedot ovat helposti yleisön saatavilla. Lisäksi vaikuttaa siltä, että vaatimus on kannustanut joitakin jäsenvaltioita arvioimaan uudelleen alusrekisterin ylläpitomahdollisuuksia, mikä on merkittävä seuraus.

4.2. 7 artikla (Lippuvaltion auditointiprosessi)

IMO hyväksyi joulukuussa 2004 päätöslauselmalla A.946(23) IMO:n jäsenvaltioiden vapaaehtoisen auditointijärjestelmän perustamisen ja kehittämisen. Joulukuussa 2005 annetulla päätöslauselmalla A.974(24) vahvistettiin järjestelmän puitteet ja menettelyt. Sen tavoitteena on mitata, missä määrin IMO:n jäsenvaltiot panevat täytäntöön ja soveltavat IMO:n pakollisia välineitä.

Auditoinnin suorittaa IMO:n eri jäsenvaltioiden merenkulkuhallinnoista koottu ryhmä kokeneita merenkulun asiantuntijoita, ja se toteutetaan vertaisarviointina, johon sisältyy viikon mittainen tarkastus kyseisessä hallinnossa. Loppuraportissa tuodaan esiin mahdollisia sääntöjenvastaisuuksia ja havaittuja heikkouksia. Siinä kartoitetaan myös parhaita käytäntöjä sekä aloja, joilla tarvitaan jatkokehitystä. Siihen sisältyy korjaussuunnitelma, jossa esitetään hallinnon kanssa sovitut toimenpiteet havaittujen puutteiden korjaamiseksi.

Direktiivissä 2009/21/EY säädetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet IMO:n auditoinnin suorittamiseksi niiden hallinnossa vähintään kerran seitsemässä vuodessa ja julkaistava auditoinnin tulokset asiaan liittyvän salassapitoa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

4.2.1. IMO:n vapaaehtoista auditointia koskevat pyynnöt

EU:n jäsenvaltioita (Espanja, Kypros, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta) oli ensimmäisten maiden joukossa, jotka pyysivät ja suorittivat IMO:n auditoinnin vuonna 2006. Kypros, Ranska ja Yhdistynyt kuningaskunta osallistuivat IMO:n jäsenvaltioiden vapaaehtoisen auditointijärjestelmän kehittämiseen suorittamalla sitä edeltävän selvityksen. Ensimmäinen virallisesti auditoitu IMO:n jäsenvaltio oli Tanska ja toinen Kypros.

Portugalia lukuun ottamatta kaikki EU:n jäsenvaltiot, jotka ovat rannikkovaltioita ja toimivat lippuvaltioina, ovat suorittaneet auditoinnin. Tämä vahvistetaan IMO:n hiljattain aiheesta antamassa kiertokirjeessä[4]. Lisäksi seitsemän EU:n jäsenvaltiota on pyytänyt tai aikoo pyytää toista auditointia.

[4] IMO:n kiertokirje 3372, 3.5.2013.

4.2.2. Auditointien tulokset

Useimmat jäsenvaltiot ilmoittivat, että auditoinnin tulokset olivat myönteisiä ja että kaikkien sääntöjenvastaisuuksien, huomautusten ja puutteiden korjaamiseksi oli sovittu korjaussuunnitelma. Korjaaviin toimiin kuului IMO:n velvoitteiden täyttämiseen tarvittavan strategian aikaansaaminen, kansallisen lainsäädännön, ohjeiden, tarkistuslistojen ja hyväksyttyjen laitosten kanssa tehtyjen sopimusten ajantasaistaminen sekä henkilöresurssien uudelleenkohdentaminen ja näytön tarjoaminen koulutuksesta. Puutteisiin on puututtu tai puututaan korjaussuunnitelman avulla. Muutamat jäsenvaltiot ovat todenneet, että korjaavien toimien toteuttamiskeinot eivät välttämättä ole heti käytettävissä. Esimerkiksi Belgia on ilmoittanut, että korjauksia toteutetaan siltä osin kuin liittovaltio on niissä toimivaltainen, kun taas Irlannin edistyminen yleissopimuksiin vielä tarvittavan kansallisen lainsäädännön suhteen riippuu lainsäädäntötyön prioriteeteista ja aikataulusta.

Auditoinnit ovat antaneet niitä toteuttaneille jäsenvaltioille mahdollisuuden tunnistaa aloja, joilla niiden hallintoa voidaan parantaa, ja suunnitella tapoja korjata puutteet. Ne tarjoavatkin tervetulleen keinon parantaa jäsenvaltioiden hallintoa. Koska auditointi toteutetaan vertaisarviointina, se tarjoaa auditoinnin osapuolille tilaisuuden vastavuoroiseen oppimiseen, jota ne voivat hyödyntää omassa hallinnossaan.

4.2.3. Tulosten julkistaminen

Suuri osa jäsenvaltioista julkaisee auditointiraportin hallintonsa verkkosivuilla. Joissakin tapauksissa raportti ei ole saatavilla yhtä helposti. Jotkin jäsenvaltiot (Belgia, Espanja, Irlanti ja Ranska) rajoittavat raportin saantia. Niillä on siihen IMO:n jäsenvaltioina oikeus, sillä ne voivat itse määritellä, missä määrin asiakirja julkistetaan. Myös direktiivissä tunnustetaan salassapitoa koskevan kansallisen lainsäädännön asettamat rajoitukset.

Arvio jäsenvaltioiden toiminnasta

Komissio pitää kaikkea sääntöjenvastaisuuksien tai muiden ongelmakohtien erittelyä parannusmahdollisuutena. Se tarjoaa jäsenvaltioiden hallinnolle paremmat mahdollisuudet täyttää velvoitteensa lippuvaltioina etenkin meriturvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevissa asioissa. Jäsenvaltiot ovat käyttäneet auditoinnin perusteella laadittua korjaussuunnitelmaa parantaakseen toimintaansa lippuvaltioina.

Niistä jäsenvaltioista, jotka eivät ole suorittaneet IMO:n auditointia, ainoastaan Portugalilla on aktiivinen rekisteri. Komissio aikoo aktiivisesti kannustaa Portugalia liittymään IMO:n jäsenvaltioiden vapaaehtoiseen auditointijärjestelmään.

4.3. 8 artikla: Sertifioitu laadunhallintajärjestelmä

Direktiivin 8 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että kunkin jäsenvaltion on 17. kesäkuuta 2012 mennessä kehitettävä ja toteutettava laadunhallintajärjestelmä hallintonsa lippuvaltiotoimintaan liittyviä operatiivisia osia varten ja ylläpidettävä sitä. Järjestelmä on sertifioitava sovellettavien kansainvälisten laatustandardien mukaisesti.

Useimmat tietoja antaneet jäsenvaltioiden hallinnot ilmoittivat tehneensä näin, ja monet niistä olivat saaneet sertifikaatin vuonna 2012. Jotkin, kuten Espanja, Kreikka, Latvia, Liettua, Luxemburg ja Yhdistynyt kuningaskunta korostivat, että niillä oli ollut laadunhallintajärjestelmät käytössä jo jonkin aikaa, ennen direktiivissä

säädettyä sertifiointivaatimusta. Yhdistyneen kuningaskunnan laadunhallintajärjestelmällä oli ollut aiemmin sertifikaatit ISO 9001:1994 ja ISO 9001:2001. Muut mainitsivat saaneensa muita laatumainintoja – Belgia totesi saaneensa Corporate Flag State Governance Award -palkinnon. Muiden osalta prosessista oli ollut hyötyä: Puola ilmoitti, että sen merenkulkutoimistot Gydniassa ja Szczecinissä olivat saaneet sertifikaatin vuonna 2008 ja että kolmas toimisto Słupskissa saisi sen vuonna 2009. Puolan kaikkien toimistojen laadunhallintajärjestelmien yhdenmukaistaminen ja sertifiointi oli määrä saada valmiiksi vuonna 2011.

Osa jäsenvaltioista ei kuitenkaan ole vielä täyttänyt tätä vaatimusta. Joidenkin (Alankomaat, Malta ja Slovenia) odotetaan saavan sertifikaatin vuoden 2013 loppuun mennessä. Kyproksen sertifiointiprosessi on vireillä. Toiset eivät ole aloittaneet prosessia joko henkilöstön ja tietoteknisten resurssien puutteen vuoksi (Irlanti) tai hallinnollisten vaikeuksien vuoksi (Portugali). Komissio seuraa kyseisten jäsenvaltioiden kanssa aktiivisesti asian etenemistä. Laadunhallintajärjestelmien ulkoinen sertifiointi tarjoaa yhden lisäkeinon varmistaa, että jäsenvaltioiden hallinnot pystyvät tarjoamaan lippuvaltiolta edellytettyjä laadukkaita palveluja omalle laivastolleen ja lisäksi huolehtimaan, että kansainväliset ja EU-tason korkeat turvallisuus- ja ympäristönormit täyttyvät. Käytännön tasolla jäsenvaltiot totesivat, että tämän vaatimuksen täyttäminen saattaa mahdollistaa lippujen hallinnoinnin järkiperäistämisen sekä henkilöresurssien tehokkaamman käytön ja niiden vapauttamisen muihin tarkoituksiin, kuten satamavaltiotarkastuksiin.

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) vuoden 2006 merityösopimuksen täytäntöönpanoon liittyviä lippuvaltion velvollisuuksia koskevan direktiiviehdotuksen käsittelyprosessissa komissio vahvisti, että laadunhallintajärjestelmää koskevaa direktiivin 2009/21/EY 8 artiklaa olisi sovellettava kaikkiin lippuvaltiolle kuuluviin toimintoihin siitä riippumatta, perustuvatko ne IMO:n yleissopimukseen vai muihin yleissopimuksiin. Tämän vuoksi komissio katsoo, että sertifioitua laadunhallintajärjestelmää koskevaa vaatimusta sovelletaan niihin toimintoihin, jotka liittyvät vuoden 2006 merityösopimuksen täytäntöönpanoon. Tämä olisi otettava huomioon jäsenvaltioiden täytäntöönpanotoimenpiteissä.

Arvio jäsenvaltioiden toiminnasta

Kyseinen vaatimus tarjoaa jälleen yhden erillisen tarkastuksen, joka kohdistuu jäsenvaltioiden lippuvaltiona toimiessaan käyttämiin järjestelmiin ja menettelyihin. Ilmoitusten mukaan konkreettisia parannuksia on tehty. Kuudessa jäsenvaltiossa ulkoisella sertifioinnilla vahvistettiin jo käytössä oleva laadunhallintajärjestelmä. Useissa jäsenvaltioissa ulkoinen sertifiointi on määrä suorittaa pian. Sen sijaan Irlannissa ja Portugalissa asia on kesken, ja komissio seuraa niiden edistymistä aktiivisesti. Näin ollen kaikkia EU:n merenkulkuhallintoja ei ole vielä sertifioitu ulkoisesti asiaa koskevien kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti, joten komissio toteuttaa toimia korjatakseen tämän tilanteen.

4.4. 8 artikla: Mustat ja harmaat listat

Direktiivin 8 artiklan 2 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltioiden, jotka ovat satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan uusimmassa vuosikertomuksessa julkaistulla mustalla listalla tai kahtena perättäisenä vuonna harmaalla listalla, on annettava komissiolle

lippuvaltiotoiminnastaan selvitys, jossa on määritettävä ja analysoitava keskeiset vaatimustenvastaisuuksien syyt, joista mustalle tai harmaalle listalle kirjaamiseen johtaneet aluksen pysäytykset ja puutteet johtuvat. Jäsenvaltion asema mustalla tai harmaalla listalla määrittyy kunkin lippuvaltion aluksia koskevan jatkuvan kolmivuotistilastoinnin perusteella. Näin ollen Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan vuotta 2013 koskevassa kertomuksessa esitetään lippuvaltioiden keskimääräiset tulokset vuosilta 2010–2012.

Harmaalla listalla on tällä hetkellä kaksi valtiota: Bulgaria ja Slovakia. Ne ovat kumpikin esittäneet analyysin syistä siihen, miksei niitä ole otettu Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan valkoiselle listalle. Kummankin valtion lipun alla purjehtivien alusten määrä on vähentynyt huomattavasti vuodesta 2007; Bulgariassa jopa yli kaksi kolmasosaa. Slovakia päätti olla uusimatta rekisteröimiensä merialusten todistuksia 1. marraskuuta 2012 jälkeen.

Vaikka Bulgarian laivasto on kaikkiaan pienentynyt, viime aikoina rekisteröidyt alukset ovat vielä vanhempia kuin aiemmin rekisteröidyt, mikä nostaa laivaston keski-ikää. Vaikka aluskohtaisia lippuvaltiotarkastuksia on lisätty, laivaston korkea keski-ikä näkyy puutteiden suuressa määrässä. Bulgaria on laatinut tilanteen korjaamiseksi seitsemänkohtaisen toimenpidelistan.

Jäsenvaltiot ilmoittivat seuraavista parhaista käytännöistä, joita noudattamalla valtio voisi päästä valkoiselle listalle:

– lippuvaltiot ottavat tarkastuksissaan huomioon Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan kriteerit, kun ne tarkastavat lippunsa alla purjehtivia aluksia;

– alusta ei rekisteröidä, jos Pariisin tai Tokion yhteisymmärryspöytäkirjan jäsenvaltio tai Yhdysvaltain rannikkovartiosto on pysäyttänyt sen kahden edeltävän vuoden aikana yli kolme kertaa;

– pysäytettyjen alusten on ilmoittauduttava ministeriölle tai hyväksytylle laitokselle, ja niihin tehdään erityiskäynti ja niissä suoritetaan lisätarkastuksia;

– puutteellisten alusten rahtaajien on selostettava toimivaltaisille viranomaisille syyt alusten vaatimustenvastaiseen kuntoon;

– lippuvaltio tekee oman lippunsa alla purjehtiviin aluksiin tarkastuksia niiden saapuessa lippuvaltion satamaan;

– pienempiä aluksia kannustetaan käymään vapaaehtoisissa tarkastuksissa.

Kaiken kaikkiaan EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten kunto on parantunut merkittävästi direktiivin voimaantulon aikoihin. Lippuvaltioiden ***harmaalla listalla*** olevien jäsenvaltioiden ja ehdokasmaiden määrä on laskenut neljän viime vuoden aikana kuudesta nykyiseen kahteen. ***Mustalla listalla*** ei ole yhtään jäsenvaltiota.

Mustien, harmaiden ja valkoisten listojen laadinnassa on ollut ongelmana määritellä hyväksyttävää menetelmää sellaisten valtioiden laivastojen vertailuun, joiden laivastot ovat pieniä. Tilastollisista syistä yksikin huono tulos satamavaltion suorittamassa valvonnassa voi vaikuttaa tällaisen lippuvaltion tulokseen suhteettoman negatiivisesti: kun laivasto on pieni ja tarkastettavia laivoja on vähän, muuten hyvät tulokset eivät lievitä yhtä huonoa tulosta. Direktiivin 2009/16/EY johdanto-osan 15 kappaleessa tunnustetaankin tämä ongelma. Tähän mennessä yksikään jäsenvaltio ei kuitenkaan ole esittänyt sellaista arviointimenetelmää, jonka

kaikki hyväksyisivät ja joka olisi vertailukelpoinen erilaisten satamavaltion valvontaelinten osalta. Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjaan liittyen on perustettu työryhmä pohtimaan satamavaltioiden suorittamaa nykyistä valvontaa koskevan uuden tarkastusjärjestelmän täytäntöönpanoa. Myös EU on perustanut vastaavanlaisen työryhmän käsittelemään muun muassa tätä kysymystä.

Arvio jäsenvaltioiden toiminnasta

Vuonna 2013 raportoidulla ajanjaksolla (vuodet 2010–2012) niistä seitsemästä jäsenvaltiosta tai ehdokasmaasta (AT, LT, LV, PL ja SK sekä BG ja RO), joiden rekisterissä havaittiin alun perin merkittävä määrä vaatimustenvastaisia aluksia, yksikään ei ole enää mustalla listalla ja vain kaksi on edelleen harmaalla listalla. Tämä osoittaa, miten hyvin on edistytty jäsenvaltioiden kannustamisessa huolehtimaan lippunsa alla purjehtivien alusten vaatimustenmukaisuudesta. Viimeisimmän valkoisen listan kymmenellä kärkipaikalla on kuusi EU:n jäsenvaltiota ja 30 parhaan lippuvaltion joukossa on 15 EU:n jäsenvaltiota. Komissio jatkaa harmaalla listalla olevien kahden jäsenvaltion edistymisen seurantaa.

4.5. Kansainvälisten yleissopimusten ratifiointi

Kaikki jäsenvaltiot antoivat 9. tammikuuta 2008 julistuksen, jossa ne sitoutuivat lujasti ilmoittamaan viimeistään 1. tammikuuta 2012 suostuvansa sitoutumaan tiettyihin kansainvälisiin yleissopimuksiin, jotka luetellaan tämän kertomuksen liitteessä. Lisäksi jäsenvaltiot sitoutuivat ilmoittamaan viimeistään 1. tammikuuta 2013 suostuvansa sitoutumaan vuoden 2007 kansainväliseen yleissopimukseen hylkyjen nostamisesta tai, sisämaavaltioiden osalta, toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden lipun alla purjehtivilla aluksilla on kyseisen yleissopimuksen jonkin sopimuspuolen myöntämä todistus.

Komissio muistutti neuvostolle toimitetussa, 29. marraskuuta 2010 päivätyssä kirjelmässä jäsenvaltioita niiden aiemmasta sitoumuksesta, antoi huomautuksen niille jäsenvaltioille, jotka eivät olleet vielä ratifioineet tiettyjä kansainvälisiä yleisopimuksia, ja kehotti ministereitä täyttämään jäsenvaltioiden sitoumukset määräajassa. Liitteessä olevissa taulukoissa esitetään jäsenvaltioittain kansainvälisten yleissopimusten ratifiointitilanne vuosina 2010 (taulukko 1) ja 2013 (taulukko 2).

Niiden yleissopimusten lisäksi, joiden ratifiointiin jäsenvaltiot olivat alun perin julistuksessaan sitoutuneet, komissio pyysi ratifiointitiedot vuoden 1996 HNS-yleissopimuksesta[5] ja sen vuonna 2010 tehdystä pöytäkirjasta sekä ILO:n vuoden 2006 merityösopimuksesta, jonka osia on otettu EU:n lainsäädäntöön direktiivillä 2009/13/EY[6]. Myös nämä tiedot näkyvät liitteen taulukoissa 1 ja 2.

Lisäksi yksittäiset jäsenvaltiot ovat viitanneet kantaansa muiden yleissopimusten suhteen. Tällaisia ovat esimerkiksi matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirja, alusten painolastivesiä koskeva vuoden 2001 yleissopimus sekä vuonna 2009 Hongkongissa tehty alusten kierrätystä koskeva yleissopimus.

---

5 Kansainvälinen yleissopimus vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä.

6 Direktiivi 2009/13/EY, annettu 16 päivänä helmikuuta 2009, Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) merityötä koskevasta yleissopimuksesta, 2006, tekemän sopimuksen täytäntöönpanosta ja direktiivin 1999/63/EY muuttamisesta.

Komission huomiot

Jäsenvaltiot ovat yleisesti ottaen pysyneet sitoumuksissaan, jotka koskevat niiden suostumista sitoutumaan niiden julistuksessa ilmoitettuihin yleissopimuksiin. Ainoastaan kaksi sisämaavaltiota ei näytä aktiivisesti pyrkivän ratifioimaan tiettyjen yleissopimusten (SOLAS ja lastiviivayleissopimus) pöytäkirjoja vuodelta 1988. Hylkyjen nostamisesta vuonna 2007 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen osalta on merkillepantavaa, että kun yksikään jäsenvaltio ei ollut ratifioinut sitä vuoteen 2010 mennessä, nyt sen on ratifioinut kolme jäsenvaltiota ja 12 jäsenvaltiota on aloittanut ratifioimisprosessin. Samoin vuoden 1996 HNS-yleissopimuksen ja sen pöytäkirjan vuodelta 2010 on ratifioinut neljä jäsenvaltiota ja 12 jäsenvaltiota on aikeissa tehdä sen. Ratifiointien suorittamisten ja valmistelujen kasvu on rohkaisevaa kehitystä, vaikkakin jäsenvaltioiden on myönnettävä, että määräaika, johon ne sitoutuivat vuonna 2009, on jo ylitetty, ja pyrittävä entistäkin määrätietoisemmin täyttämään julistuksessa antamansa sitoumus. Tähän saatetaan tarvita kannustinta, mutta komissio huomauttaa, että kun se ehdotti tällaista mekanismia satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin 2009/16/EY viimeisimmän tarkistuksen yhteydessä, lainsäädäntövallan käyttäjä hylkäsi kyseisen ehdotuksen.

Vuoden 2006 merityösopimuksen on jo ratifioinut 14 jäsenvaltiota ja kaikkien muiden jäsenvaltioiden odotetaan seuraavan pian perässä. Laadunhallintajärjestelmiä koskevia määräyksiä, joita sovelletaan kaikkiin lippuvaltiotoiminnan operatiivisiin osiin, sovelletaan myös muihin kuin IMO:n yleissopimuksiin, kuten merityösopimukseen, joten jäsenvaltioiden on vieläkin tärkeämpää ratifioida merityösopimus. Lisäksi jotta voidaan varmistaa, että Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) merityötä koskevasta yleissopimuksesta, 2006, tekemän sopimuksen täytäntöönpanosta annettu direktiivi 2009/13/EY pannaan asianmukaisesti täytäntöön, annetaan pian vuoden 2006 merityösopimuksen täytäntöönpanoon liittyviä lippuvaltion velvollisuuksia koskeva direktiivi, jolla varmistetaan, että EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivat alukset ovat direktiivillä 2009/13/EY täytäntöönpantujen merityösopimuksen osien mukaisia.

Komissio aikoo olla aktiivisempi kansainvälisissä merenkulkualan järjestöissä, joissa näitä yleissopimuksia hallinnoidaan.

5. YLEISARVIO JÄSENVALTIOIDEN TOIMINNASTA LIPPUVALTIOINA

Direktiivin vaatimuksia helposti saatavilla olevasta tiedosta ja jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten toimintaa koskevasta avoimuudesta noudatetaan melko hyvin, mikä voi helpottaa alusten siirtämistä rekisteristä toiseen. Laivaston potentiaaliset puutteet ja tarvittavat korjaustoimet tulevat helpommin esiin.

IMO:n lippuvaltion auditointiprosessin osalta jäsenvaltiot osoittavat raportit julkaisemalla avoimuutta vahvuuksistaan ja heikkouksistaan ja heikkouksien korjaustoimistaan. Niiden julkinen vastuuvelvollisuus kasvaa, ja siitä saattaa olla hyötyä maiden sisällä, jotta ne saisivat resurssit puutteiden korjaamiseen ja velvoitteiden täyttämiseen.

Sertifioitua laadunhallintajärjestelmää koskevan vaatimuksen täyttäminen saattaa mahdollistaa lippujen hallinnoinnin järkiperäistämisen sekä henkilöresurssien tehokkaamman käytön.

EU:n jäsenvaltioiden karsiutuminen vähitellen Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan mustalta ja harmaalta listalta vuodesta 2007 alkaen on merkki siitä, että merenkulkuhallinnot suhtautuvat vastuuseensa vakavasti. Kahdesta listalla vielä olevasta jäsenvaltiosta toisella ei enää ole rekisterissään merialuksia.

Rannikkovaltiot ovat osoittautuneet aktiivisiksi kansainvälisten merenkulkualan yleissopimusten ratifioinnissa, vaikka ne eivät ole kaikissa tapauksissa noudattaneet määräaikoja, joita ne ovat asettaneet liittymiselleen tiettyihin yleissopimuksiin. Tämä aktiivisuus on tärkeää, koska se helpottaa tällaisten yleissopimusten varhaista voimaantuloa ja sillä varmistetaan maailmanlaajuisesti tasapuoliset merenkulun toimintaedellytykset. Se osoittaa myös sitoutumista yleissopimusten tavoitteisiin, ja sillä varmistetaan, että lippuvaltiot EU:ssa pitävät yllä korkeita standardeja kaikilla yleissopimusten kattamilla aloilla.

6. PÄÄTELMÄT

Suurin osa jäsenvaltioista noudattaa nykyisellään direktiivissä 2009/21/EY määriteltyjä vaatimuksia. Komissio kannustaa jäsenvaltioita varmistamaan, että sitoumuksissa pysytään ja asiassa edistytään edelleen.

Hyviä tuloksia tarvitaan myös jatkossa ja vieläpä entistä enemmän, kun 20. elokuuta 2013 tulevat voimaan vuoden 2006 merityösopimuksen uudet merkittävät säännöt, jotka koskevat merenkulkijoiden työ- ja elinolosuhteita, sekä direktiivi 2009/13/EY, joka sisältää merkittäviä osia kyseisestä yleissopimuksesta. Direktiivillä 2009/13/EY laajennetaan sen tultua voimaan merkittävästi EU:n lippuvaltioiden roolia ja vastuuta tarkastuksissa, joiden kohteena on merenkulkijoiden työ- ja elinolosuhteiden vähimmäisvaatimusten täyttyminen.

Lisäksi EU:n lippuvaltioiden on arvioitava tarkasti hyväksyttyjen laitosten ja muiden sellaisten laitosten roolia, joille voidaan delegoida lippuvaltioiden tarkastustehtävä merityösopimuksen ja direktiivin 2009/13/EY soveltamisaloilla. Asianmukainen täytäntöönpano riippuu kyseisen laitoksen asiantuntemuksesta, mikä on yksi syy lisää varmistaa, että käytettävät laadunhallintajärjestelmät kattavat myös nämä uudet lippuvaltion vastuut.

Kun direktiivi 2009/21/EY hyväksyttiin, komissio piti valitettavana, etteivät jäsenvaltiot hyväksyneet sen alkuperäistä ehdotusta lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta[7]. Olosuhteiden salliessa komissio voi tulevaisuudessa harkita, olisiko hyödyllistä ehdottaa lisätoimenpiteitä sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot jatkavat lippuvaltiota koskevien vaatimusten tosiasiallista ja jatkuvaa täyttämistä. Tämän vuoksi komissio kannustaa jäsenvaltioita jatkamaan työtään nykyisen direktiivin noudattamiseksi täysimääräisesti.

[7] KOM(2005) 586 lopullinen, 23.11.2005.

Liite

Taulukko 1

IMO:n yleissopimusten ratifiointitilanne jäsenvaltioissa 30.9.2010

(Lähde: neuvoston asiakirja 15978/1/10 Rev 1, 29.11.2010)

	SOLAS-yleissopimus 74	SOLAS-pöytäkirja 78	SOLAS-pöytäkirja 88	MARPOL 73/78 (Liite I/II)	MARPOL 73/78 (Liite III)	MARPOL 73/78 (Liite IV)	MARPOL 73/78 (Liite V)	MARPOL-pöytäkirja 97 (Liite VI)	STCW-yleissopimus 78	Lastiviivayleissopimus 66	Lastiviivasop. pöytäkirja 88	Aluksenmittausyleissopimus 69	COLREG-yleissopimus 72	CLC-sopimuksen pöytäkirja 92	1992 rahastopöytäkirja	2003 rahastopöytäkirja	LLMC-yleissopimus 76	LLMC-sop. pöytäkirja 96	Bunkkeriyleissopimus 01	Hylkyjennostoyleissopimus 2007	HNS-yleissopimus 96	HNS-sop. pöytäkirja 2010	Merityösopimus 2006	
Rannikkovaltiot (23)																								Yht. (23)
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Kroatia *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Kypros	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Tanska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Viro	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Suomi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Ranska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Saksa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Kreikka	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irlanti	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Latvia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Liettua	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Malta	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					15
Alankomaat	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Puola	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugali	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Romania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Espanja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Ruotsi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Yhdistynyt kuningaskunta	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Yhteensä (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Sisämaavaltiot (5)																								
Itävalta	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tšekki	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Unkari	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luxemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovakia	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Yhteensä (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Kaikki yhteensä (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*Vertailun helpottamiseksi taulukon 2 kanssa mukaan on otettu Kroatia (ehdokasmaa), vuoden 1996 HNS-yleissopimus ja sen pöytäkirja vuodelta 2010 sekä vuoden 2006 merityösopimus.

Taulukko 2

IMO:n ja ILO:n yleissopimusten ratifiointitilanne jäsenvaltioissa

(Lähde: IMO, Status of Conventions as at 30/6/2013 ja ILO, Status of MLC Convention as at 30/6/2013)

	SOLAS-yleissopimus 74	SOLAS-pöytäkirja 78	SOLAS-pöytäkirja 88	MARPOL 73/78 (Liite I/II)	MARPOL 73/78 (Liite III)	MARPOL 73/78 (Liite IV)	MARPOL 73/78 (Liite V)	MARPOL-pöytäkirja 97 (Liite VI)	STCW-yleissopimus 78	Lastiviivayleissopimus 66	Lastiviivasop. pöytäkirja 88	Aluksenmittausyleissopimus 69	COLREG-yleissopimus 72	CLC-sopimuksen pöytäkirja 92	1992 rahastopöytäkirja	2003 rahastopöytäkirja	LLMC-yleissopimus 76	LLMC-sop. pöytäkirja 96	Bunkkeriyleissopimus 01	Hylkyjennostoyleissopimus 2007	HNS-yleissopimus 96	HNS-sop. pöytäkirja 2010	Merityösopimus 2006	Yht. (23)
Rannikkovaltiot (23)																								
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Kroatia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Kypros	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Tanska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Viro	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Suomi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Ranska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Saksa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Kreikka	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irlanti	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Latvia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Liettua	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			20
Malta	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x				x	18
Alankomaat	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Puola	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugali	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Romania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Espanja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Ruotsi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Yhdistynyt kuningaskunta	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Yhteensä (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Sisämaavaltiot (5)																								
Itävalta	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tšekki	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Unkari	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Luxemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovakia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Yhteensä (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Kaikki yhteensä (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Huom. Kroatia on otettu mukaan jäsenvaltiona 1. heinäkuuta 2013 alkaen.