EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

lipuriigi nõuete täitmist käsitleva direktiivi 2009/21/EÜ kohaldamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

lipuriigi nõuete täitmist käsitleva direktiivi 2009/21/EÜ kohaldamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

1. SISSEJUHATUS

Direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta[1] oli osa „meresõiduohutuse kolmanda paketina" tuntud meetmepaketist, mis võeti vastu 2009. aasta märtsis eesmärgiga parandada sektori konkurentsivõimet, andes soodustusi üksnes neile ettevõtjatele, kes järgivad meresõiduohutuse nõudeid, ja suurendades survet standarditele mittevastavate laevade omanikele.

Kõnealusel direktiivil on kaks eesmärki:

(a) tagada, et liikmesriigid täidavad tõhusalt ja järjepidevalt oma kohustusi lipuriigina, muutes eeskätt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) lipuriigi auditikava ELi õigusaktide kohaselt kohustuslikuks ja kehtestades riiklike veeteedeametite tegevuse juhtimissüsteemide sertifitseerimise, ning

(b) parandada ohutust ja vältida liikmesriigi lipu all sõitvatelt laevadelt pärinevat merereostust, eeskätt selle tagamisega, et ühtegi laeva ei tuleks kanda sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise memorandumi (Pariisi memorandum) kohasesse musta ega halli nimekirja.

Kõnealuse direktiiviga liikmesriikidele kui lipuriikidele kehtestatud nõuded on esitatud käesoleva aruande punktis 4 koos komisjoni tähelepanekutega.

Samuti tegid liikmesriigid ühisavalduse ja andsid nõusoleku siduda end rahvusvaheliste konventsioonidega, millega kehtestatakse lipuriikidele kohustused, ja kohaldada IMO koodeksit, milles käsitletakse kohustuslike vahendite rakendamist ja mis on töötatud välja selleks, et tagada liikmesriikide asutustele vajalikud vahendid ja volitused rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks lipuriigina.

2. SISERIIKLIKKU ÕIGUSESSE ÜLEVÕTMINE

Kümme liikmesriiki[2] võtsid direktiivi üle õigel ajal, s.t 17. juuniks 2011 (Horvaatia jaoks oli tähtaeg 1. juuli 2013), 11 riiki tegid seda 2011. aasta lõpuks, kuid ülejäänud liikmesriigid ületasid ülevõtmistähtaega rohkem kui kuue kuu võrra. Seega võttis enamik liikmesriike direktiivi üle tähtajaks või tähtajast veidi hiljem.

3. ARUANDE SISENDANDMED

Direktiivi artiklis 9 nõutakse, et komisjon esitaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule direktiivi kohaldamist käsitleva aruande, mis peab sisaldama hinnangut liikmesriikide tegevusele lipuriigina.

---

1 ELT L 131, 28.5.2009, lk 132.

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

Teavet saadi andmetest, mille ELi 25 liikmesriiki[3] käesoleva aruande jaoks esitasid.

4. OLUKORD JA KOMISJONI TÄHELEPANEKUD

4.1. Artiklite 4 ja 6 kohaldamine seoses liikmesriigi lipu all sõitva laeva ümberregistreerimise läbipaistvusega

Artikli 4 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et nende lipu all sõitvad laevad vastaksid kohaldatavatele rahvusvahelistele õigusnormidele. Samas artiklis sätestatakse ka põhilised ohutuskontrollid juhuks, kui laev vahetab lippu, ning nõutakse, et laeva ümberregistreerimise korral esitatakse uuele lipuriigile viivitamata üksikasjad likvideerimata puuduste kohta. Põhjenduses 6 viidatakse analoogsetele laevade ümberregistreerimise sätetele, mida soovitas Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) oma 20. detsembri 2004. aasta ringkirjas MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 (laevade riikidevahelise ümberregistreerimise kohta). Eesmärk on suurendada lipuriikide suhete läbipaistvust meresõiduohutuse huvides.

Artiklis 6 on sätestatud miinimumteave, mis tuleb liikmesriigi lipu all sõitvate laevade kohta kergesti kättesaadavaks teha. Teave hõlmab järgmist:

– üksikasjad laeva kohta;

– ülevaatuste kuupäevad;

– laeva sertifitseerimise ja klassifitseerimisega seotud tunnustatud organisatsioonide andmed;

– laeva inspekteerinud pädeva asutuse andmed ja inspektsiooni kuupäevad;

– inspektsioonide tulemused;

– andmed mereõnnetuste kohta.

Lisaks on artikli 4 lõikes 2 sätestatud, et kui mõni lipuriik küsib teavet varem mõne teise liikmesriigi lipu all sõitnud laeva kohta, esitab asjaomane liikmesriik teavet küsivale lipuriigile viivitamata kõik üksikasjad likvideerimata puuduste kohta ja mis tahes muu asjakohase ohutusteabe. Artikli 6 punktis g nõutakse, et liikmesriigid säilitaksid selliste laevade andmed, mis lõpetasid asjaomase liikmesriigi lipu all sõitmise eelmise 12 kuu jooksul.

Enamik liikmesriike on teinud artiklis 6 loetletud teabe avalikult kättesaadavaks. Isegi Ungari, kellel ei ole enam oma lipu all sõitvaid kaubalaevu, on kinnitanud, et teave varem tema lipu all sõitnud laevade kohta jääb avalikult kättesaadavaks. Kümne liikmesriigi puhul võib leida selle teabe nende ametkondade veebisaidilt ja mõne riigi (Belgia, Soome ja Madalmaad) puhul, kus kõnealune kohustus on jaotatud ameti või inspektsiooni vahel, on teave mõlema organisatsiooni veebisaidil. Madalmaad on tõepoolest sätestanud, et nende nimel töötavad tunnustatud organisatsioonid peaksid tegema sellise teabe kättesaadavaks ka oma vastaval veebisaidil.

Mõne riigi ametkond (Küpros, Portugal ja Rootsi) siiski kahtles vajaduses avaldada kõiki neid andmeid avalikel veebisaitidel, juhtides tähelepanu sellele, et direktiiviga

[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.

nähakse ette üksnes nõue teabe kerge kättesaadavuse kohta, võimaldades liikmesriikidel otsustada iga avaliku teabenõude asjakohasuse üle.

Liikmesriikide tegevuse hindamine

Alates direktiivi kohaldamise kuupäevast on olukord seoses teabe kättesaadavuse ja seega ka liikmesriigi lipu all sõitvate laevade tegevuse läbipaistvusega muutunud selgemaks tänu andmetele, mille suur hulk liikmesriike on postitanud oma ametkonna (ametkondade) veebisaidil (veebisaitidel), või vähemalt tänu kinnitusele, et andmed on võimalik avalikkusele kergesti kättesaadavaks teha. Lisaks näib, et selline nõue on pannud mõnda liikmesriiki ümber hindama merelaevanduse registri säilitamise võimalusi, mis on märkimisväärne edusamm.

4.2. Artikkel 7: lipuriigi auditeerimise kord

Resolutsiooniga A.946(23) kiitis IMO 2004. aasta detsembris heaks IMO liikmesriikide vabatahtliku auditeerimissüsteemi (VIMSAS) loomise ja edasiarendamise. 2005. aasta detsembris vastu võetud resolutsioonis A.974(24) sätestati süsteemi raamistik ja menetlused. Süsteemi eesmärk on määrata kindlaks, millises ulatuses IMO liikmesriigid rakendavad ja jõustavad kohaldatavaid IMO kohustuslikke vahendeid.

Auditi teostavad IMO eri liikmesriikide veeteede ametite merendusala vanemeksperdid ja see tehakse eksperdihinnangute vormis, sealhulgas inspekteeritakse nädala jooksul asjaomast ametkonda. Lõpparuandes tuuakse esile kõik mittevastavused või täheldatud nõrgad kohad. Auditi käigus tehakse kindlaks ka parimad tavad ja edasist arendamist vajavad valdkonnad. Audit sisaldab ametkonnaga kokku lepitud parandusmeetmete kava, et kõrvaldada kõik väljaselgitatud nõrgad kohad.

Direktiiviga 2009/21/EÜ on ette nähtud, et liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et nende ametkonnas tehakse IMO audit vähemalt kord seitsme aasta tagant, ning avaldavad tulemused asjaomaste konfidentsiaalsust käsitlevate siseriiklike õigusaktide kohaselt.

4.2.1. Vabatahtliku IMO auditi taotlused

Mitu liikmesriiki, täpsemalt Taani, Küpros, Hispaania ja Ühendkuningriik, taotlesid 2006. aastal esimeste seas IMO auditit ja viisid selle läbi. Ühendkuningriik, Prantsusmaa ja Küpros osalesid VIMSASi väljatöötamises, tehes läbi varasema eelkontrolli. Taani oli esimene IMO liikmesriik, keda ametlikult auditeeriti, ning Küpros oli teine.

Peale Portugali on kõik ELi rannikuäärsed lipuriigid auditi läbi teinud. Seda kinnitatakse IMO selleteemalises hiljutises ringkirjas[4]. Lisaks on seitse ELi liikmesriiki taotlenud või kavatsevad taotleda teist auditit.

4.2.2. Auditite tulemused

Enamik liikmesriike märkis, et auditi tulemused olid positiivsed, kõigi mittevastavuste, tähelepanekute ja tuvastatud nõrkade kohtadega tegelemiseks lepiti kokku parandusmeetmete kava. See hõlmab vajadust tegeleda IMO kohustuste täitmiseks vajaliku strateegiaga, siseriiklike õigusaktide, suuniste ja kontrollnimekirjade ajakohastamist, samuti kokkuleppeid tunnustatud

[4] IMO 3. mai 2013. aasta ringkiri 3372.

organisatsioonidega, inimressursside ümberjaotamist ja koolitust tõendavate dokumentide esitamist. Nimetatud valdkondade puudustega on tegeletud või tegeletakse parandusmeetmete kava alusel. Mõni riik märkis, et kohe ei pruugi olla vahendeid parandusmeetmete rakendamiseks. Näiteks osutab Belgia, et seda laadi meede võetakse ulatuses, milles liitriigil on õigus seda teha; Iirimaa puhul sõltuvad edusammud täitmata konventsioone käsitlevate siseriiklike õigusaktidega seotud seadusandlusprioriteetidest ja ajakavast.

Auditid on andnud auditeeritavatele liikmesriikidele võimaluse teha oma ametkonnas kindlaks valdkonnad, mis võivad nõuda parandamist, ja töötada välja viisid selliste nõrkade kohtade kõrvaldamiseks. Nii on auditite puhul tegemist vahendiga tõhustada liikmesriikide ametkondade tegevust, mille üle võib ainult heameelt tunda. Kuna auditit teostavad kolleegid, võib see olla ka auditi hindamises osalejate jaoks vastastikune õppimiskogemus, mille nad saavad oma ametkonda kaasa võtta.

4.2.3. Tulemuste avaldamine

Suur osa liikmesriike teeb auditiaruande oma ametkonna veebisaidil kättesaadavaks. Mõnel juhul ei ole dokument siiski nii lihtsalt kättesaadav. Mõne teise liikmesriigi (Belgia, Hispaania, Prantsusmaa ja Iirimaa) puhul on juurdepääs aruandele piiratud kooskõlas vabadusega, mis on IMO liikmesriikidele antud seoses dokumendi avaldamise kohustusliku ulatusega, ja piirangutega, mis liikmesriigid võivad direktiivi kohaselt kehtestada seoses riigisiseste konfidentsiaalsuseeskirjadega.

Liikmesriikide tegevuse hindamine

Komisjon käsitab iga mittevastavuse väljaselgitamist või tähelepanekuid olukorra parandamise vahendina, nii et liikmesriikide ametkondadel on paremad võimalused täita lipuriigikohustusi eeskätt seoses meresõiduohutuse ja keskkonnakaitsega. Liikmesriigid on kasutanud pärast auditit koostatud parandusmeetmete kava, et parandada oma tegevust lipuriigina.

Nendest liikmesriikidest, kes ei ole IMO auditit läbi teinud, on aktiivne register üksnes Portugalil. Komisjon veenab aktiivselt Portugali VISMASiga ühinema.

4.3. Artikkel 8: sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteem

Artikli 8 lõike 1 kohaselt peab iga liikmesriik hiljemalt 17. juuniks 2012 töötama oma ametkonna jaoks välja lipuriigi operatiivtegevuse kvaliteedi juhtimise süsteemi ning seda rakendama ja haldama. Selline kvaliteedijuhtimise süsteem peab olema sertifitseeritud kohaldatavate rahvusvaheliste kvaliteedistandardite alusel.

Enamik tagasisidet andnud ametkondi märkis, et nad on nii toiminud, ja mitmed said sertifikaadi 2012. aastal. Mõni riik, näiteks Hispaania, Kreeka, Leedu, Luksemburg, Läti ja Ühendkuningriik, rõhutasid, et neil on kvaliteedijuhtimise süsteem juba mõnda aega olnud olemas, st veel enne direktiiviga kehtestatud sertifitseerimisnõuet; Ühendkuningriigis olid kasutusel ISO 9001:1994 ja ISO 9001:2001 kohased varasemad kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaadid. Teised märkisid, et on tehtud olulisi muudatusi – näiteks Belgia on saanud auhinna Corporate Flag State Governance Award. Ka teiste riikide jaoks oli protsess kasulik: Poola märkis, et tema veeteedeameti kontorid Gydnias ja Szczecinis said sertifikaadi 2008. aastal, kolmas kontor Słupskis 2009. aastal; kõigi kontorite kvaliteedijuhtimissüsteem ühtlustati ja sertifitseeriti 2011. aastal.

Teatavad liikmesriigid seevastu ei olnud kõnealust nõuet veel täitnud. Mõnes riigis (Malta, Madalmaad ja Sloveenia) jõutakse sertifitseerimisega lõpule eeldatavasti 2013. aasta lõpuks või on protsess praegu pooleli, näiteks Küprosel, samas kui teised ei tegelegi sertifitseerimisega kas töötajate ja IT-vahendite nappuse (Iirimaa) või sisemiste haldusprobleemide tõttu (Portugal). Komisjon jälgib aktiivselt selle nõude täitmist asjaomastes liikmesriikides. Kvaliteedijuhtimise süsteemi välissertifitseerimine annab veel ühe tagatise, et lipuliikmesriikide ametkondadel on võimalik pakkuda mitte ainult oma laevastikule kvaliteetseid teenuseid, vaid ka nõuda ja jõustada kõrgeimaid ohutus- ja keskkonnastandardeid riigi ja ELi tasandil. Praktilisemast küljest on liikmesriigid märkinud, et tänu selle nõude täitmisele on ka võimalik ratsionaliseerida lipuriigikohustuste haldamist, kasutades paremini inimressursse ja vabastades osa neist teiste ülesannete tarbeks, näiteks sadamariigis teostatavaks inspekteerimiseks.

2006. aasta meretöönormide konventsioonile vastavuse ja selle jõustamisega seotud teatavaid lipuriigikohustusi käsitleva direktiivi ettepaneku seadusandliku protsessi käigus kinnitas komisjon, et direktiivi 2009/21/EÜ artiklit 8, milles käsitletakse sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteemi, tuleks kohaldada lipuriigi igasuguse operatiivtegevuse suhtes, olgu IMO või muude konventsioonide alusel. Komisjoni arvates kohaldatakse sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteemi nõuet seetõttu sellise operatiivtegevuse suhtes, mis on seotud 2006. aasta meretöönormide konventsiooni rakendamisega. Seega peaks see kajastuma liikmesriikide rakendustegevuses.

Liikmesriikide tegevuse hindamine

Kõnealune nõue annab juurde veel ühe süsteemi ja menetluste sõltumatu kvaliteedikontrolli, mida liikmesriigid lipuriigina tegutsedes kasutavad. Teada on antud konkreetsetest parandustest. Kuue liikmesriigi puhul kinnitas välissertifitseerimine kvaliteedijuhtimissüsteemi olemasolu. Mitme liikmesriigi puhul on välissertifitseerimist oodata lähiajal, samas kui Iirimaal ja Portugalil on see küsimus lahendamata ja komisjon jälgib aktiivselt asjaomaseid liikmesriike. Kõigi ELi veeteedeametite välissertifitseerimine kõigi asjaomaste rahvusvaheliste konventsioonide suhtes on seetõttu ikka veel lõpetamata ja komisjon võtab meetmeid, et olukorda parandada.

4.4. Artikkel 8: must ja hall nimekiri

Artikli 8 lõike 2 kohaselt peavad liikmesriigid, kes on loetletud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi kõige värskemas aastaaruandes avaldatud mustas nimekirjas või kaks aastat järjest hallis nimekirjas, esitama komisjonile aruande oma tegevuse kohta lipuriigina. Aruandes esitatakse kinnipidamise põhjustanud mittevastavuse ning musta või halli nimekirja kandmise peamised põhjused ja analüüsitakse neid. Liikmesriigi kandmine musta või halli nimekirja määratakse kindlaks iga lipuriigi laevade kolme järjestikust aastat hõlmava statistika põhjal. Seega edastatakse sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi 2013. aasta aruandes keskmised tulemused lipuriigi kohta ajavahemikus 2010–2012.

Praegu on hallis nimekirjas kaks riiki: Bulgaaria ja Slovakkia. Mõlemad asjaomased liikmesriigid on analüüsinud põhjusi, miks nad on jätkuvalt välja jäetud Pariisi memorandumi riikide valgest nimekirjast. Mõlemal juhul on nende riikide lipu all sõitvate laevade arv alates 2007. aastast märkimisväärselt vähenenud: Bulgaaria

puhul enam kui 2/3 võrra. Slovakkia otsustas mitte uuendada oma registreeritud sõitvate laevade sertifikaate pärast 1. novembrit 2012.

Kuigi Bulgaaria laevade koguarv on vähenenud, on äsja registreeritud laevad isegi vanemad kui varem registreeritud laevad, tõstes laevastiku keskmist vanust. Laevastikuga seotud puuduste suurem arv peegeldab kõrgemat keskmist vanust, vaatamata lipuriigi kontrollide suurenenud arvule laeva kohta. Bulgaaria on koostanud nimekirja seitsmest meetmest selle olukorra parandamiseks.

Liikmesriigid osutasid järgmistele parimatele tavadele, mida võib rakendada, et pääseda valgesse nimekirja:

– lipuriigi kontrollide puhul võetakse oma lipu all sõitvaid laevu üle vaadates arvesse Pariisi memorandumi kriteeriume;

– laevu ei registreerita, kui Pariisi või Tokyo memorandumi liikmesriigid või USA rannavalve on neid eelneva kolme aasta jooksul enam kui kolm korda kinni pidanud;

– kinnipeetud laevad peavad teavitama ministeeriumi või tunnustatud organisatsiooni ja neile tehakse eraldi kontrollkäik ning täiendavad inspekteerimised ja auditid;

– puudustega laevade käitajad peavad andma pädevatele asutustele aru mittevastavuse põhjustest;

– lipulaevu kontrollitakse sihtotstarbeliselt lipuriigi sadamasse sisenemisel;

– väiksematel laevadel soovitatakse läbida vabatahtlikud ülevaatused.

Üldiselt on ELi liikmesriikide lipu all sõitvate laevade olukord direktiivi kehtestamisele eelnenud ja sellele järgneval ajal märkimisväärselt paranenud. Pariisi memorandumi lipuriikide ***hallis nimekirjas*** on asjaomaste liikmesriikide ja kandidaatriikide arv nelja viimase aasta jooksul vähenenud kuuelt praeguse kahe liikmesriigini, samas kui ***mustas nimekirjas*** ei ole praegu ühtegi liikmesriiki.

Musta, halli ja valge nimekirja koostamisel esineb raskusi väikese laevastikuga riikide jaoks sellise vastuvõetava meetodi väljatöötamisel, mille alusel on võimalik laevastike tegevust võrrelda. Statistilistel põhjustel võib ühel ainsal kehvade tulemustega sadamariigi kontrollil olla nende riikide tegevusele lipuriigina ebaproportsionaalselt suur negatiivne mõju: kuna laevastik on väike, ei saa kehva tulemust leevendada mujal saadud heade tulemustega, sest kontrollitavaid laevu on vähem. Sadamariigi kontrolli käsitleva direktiivi 2009/16/EÜ põhjenduses 15 tõepoolest mööndakse selliseid raskusi; siiski ei ole ükski liikmesriik seni kindlaks teinud tegevuse hindamise vahendit, mis oleks kõigile vastuvõetav ja võrreldav kõigis arvukates sadamariigi kontrolliorganites. Pariisi memorandumiga on loodud rakkerühm (TF 31), et uurida praeguse sadamariigi kontrolli uute meetmete rakendamisega seotud küsimusi, samal ajal moodustati ELis paralleelne rühm, kes tegeleb muu hulgas ka selle küsimusega.

Liikmesriikide tegevuse hindamine

2013. aastal aruandes käsitletud viimase perioodi, täpsemalt 2010.–2012. aasta kohta oma registris märkimisväärselt suure arvu mittevastavate laevade olemasolu märkinud algsest seitsmest liikmesriigist või kandidaatriigist (AT, LT, LV, PL ja SK, lisaks BG ja RO) ei ole ükski praegu mustas nimekirjas ja ainult kaks riiki on jäänud halli nimekirja. See tähistab märkimisväärset edu julgustamaks kõiki liikmesriike, et

nad tegeleksid vajadusega tagada oma lipu all sõitvate laevade vastavus. Kõige viimases valges nimekirjas on esimese kümne lipuriigi hulgas kuus ELi liikmesriiki ja 15 liikmesriiki on esimese 30 lipuriigi hulgas. Komisjon jälgib jätkuvalt kahe seni veel hallis nimekirjas oleva liikmesriigi edusamme.

4.5. Rahvusvaheliste konventsioonide ratifitseerimine

9. detsembril 2008. aastal tegid kõik liikmesriigid avalduse, millega nad võtsid kindla kohustuse väljendada hiljemalt 1. jaanuaril 2012 oma nõusolekut siduda end teatava arvu rahvusvaheliste konventsioonidega, mis on esitatud käesoleva aruande lisas. Liikmesriigid võtsid samasuguse kohustuse väljendada hiljemalt 1. jaanuaril 2013 oma nõusolekut siduda end vrakkide eemaldamise 2007. aasta rahvusvahelise Nairobi konventsiooniga või, sisemaariikide puhul, võtta vajalikud meetmed selle tagamiseks, et nende lipu all sõitvatel laevadel on konventsiooniosalise välja antud sertifikaat.

29. novembril 2010. aastal nõukogule edastatud teatega tuletas komisjon liikmesriikidele meelde nende varem võetud kohustust ning märkis ära need liikmesriigid, kes pidid veel teatavad rahvusvahelised konventsioonid ratifitseerima, ja kutsus ministreid üles õigel ajal täitma liikmesriikide võetud kohustusi. Iga liikmesriigi olukord seoses rahvusvaheliste konventsioonide ratifitseerimisega 2010. ja 2013. aastal on esitatud vastavalt lisa tabelis 1 ja tabelis 2.

Lisaks teabele konventsioonide kohta, millega seoses liikmesriigid võtsid algselt oma avalduses ratifitseerimiskohustuse, soovis komisjon teavet 1996. aasta HNS konventsiooni[5] ja selle 2010. aasta protokolli ratifitseerimise kohta, samuti ILO 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta, mille elemendid toodi ELi õigusesse direktiiviga 2009/13/EÜ[6]. Ka need konventsioonid on esitatud lisa tabelites 1 ja 2.

Eri liikmesriigid märkisid ka seda, missugune on nende olukord seoses teiste konventsioonidega, näiteks reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni, 2001. aasta ballastvee käitlemise konventsiooni ja laevade ringlussevõtu 2009. aasta Hongkongi konventsiooniga.

Komisjoni tähelepanekud

Üldiselt on liikmesriigid pidanud kinni kohustusest anda nõusolek siduda end nende avalduses nimetatud konventsioonidega, ainult kaks merepiirita liikmesriiki ei paista võtvat aktiivseid meetmeid teatavate 1988. aasta konventsioonide (SOLAS, laadungimärgi konventsioon) protokollide ratifitseerimiseks. Väärib märkimist, et seoses vrakkide eemaldamise 2007. aasta Nairobi konventsiooniga on olukord muutunud, sest ükski liikmesriik ei ratifitseerinud seda konventsiooni 2010. aastal; praeguseks on kolm liikmesriiki selle ratifitseerinud ja 12 liikmesriigis on see menetlus pooleli. Sarnane tegevus toimub seoses 1996. aasta HNS konventsiooni ja selle 2010. aasta protokolliga, mis tähendab, et neli liikmesriiki on selle ratifitseerinud ja 12 tegutsevad selle nimel. Ratifitseerimine ja sellekohased ettevalmistused on julgustavad, kuigi liikmesriigid peaksid möönma, et tähtajad, millega nad end 2009. aastal sidusid, on nüüdseks möödas, ja peaksid oma

[5] Rahvusvaheline konventsioon vastutusest ja kahju hüvitamisest ohtlike ja kahjulike ainete mereveol.

[6] Nõukogu 16. veebruari 2009. aasta direktiiv 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööliste Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ.

jõupingutusi kahekordistama, et teha oma avaldus tõeks. Selleks võib vaja minna stiimuleid ja komisjon tahab juhtida tähelepanu sellele, et ta pakkus sellise mehhanismi välja viimati sadamariigi kontrolli käsitleva direktiivi 2009/16/EÜ läbi vaadates, kuid seadusandja jättis selle siiski õigusaktist lõpuks välja.

2006. aasta meretöönormide konventsiooni on ratifitseerinud juba 14 liikmesriiki ja kõik ülejäänud liikmesriigid peaksid peatselt neile järele jõudma. Kvaliteedijuhtimissüsteemide sätted, mida kohaldatakse lipuriigina tegutsemise iga tegevusvaldkonna suhtes, kehtivad ka muude kui IMO konventsioonide, näiteks meretöönormide konventsiooni suhtes, nii et liikmesriikide poolne meretöönormide konventsiooni ratifitseerimine on isegi olulisem. Selle tagamiseks, et direktiivi 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööliste Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta, nõuetekohaselt jõustatakse, võetakse varsti ka vastu direktiiv, milles käsitletakse teatavaid lipuriigi kohustusi seoses 2006. aasta meretöönormide konventsioonile vastavuse ja selle jõustamisega, et ELi liikmesriigi lipu all sõitvad laevad vastaksid meretöönormide konventsiooni nendele osadele, mis on rakendatud direktiiviga 2009/13/EÜ.

Komisjonil on kavas aktiivsemalt osaleda rahvusvahelisel tasandil kõnealuseid konventsioone haldavates asjaomastes merendusorganisatsioonides.

5. ÜLDINE HINNANG LIIKMESRIIKIDE TEGEVUSELE LIPURIIGINA

Üldiselt täidetakse direktiivis sätestatud nõuet, mis on seotud liikmesriikide lipu all sõitvaid laevu käsitleva teabe kerge kättesaadavuse ja läbipaistvusega, ja see võib aidata lihtsustada laevade ülekandmist ühest registrist teise. Kõik laevastiku võimalikud nõrgad kohad tuuakse samuti paremini esile ja määratakse kindlaks vajadus parandusmeetmete järele.

Seoses IMO lipuriigiauditiga on liikmesriigid aruannet üldsusele kättesaadavaks tehes avameelsed oma tugevate ja nõrkade külgede suhtes, samuti seoses vahenditega nõrkade külgede kõrvaldamiseks. Nad muutuvad avalikult rohkem vastutavaks ja neil võib olla võimalus saada sisemisi vahendeid kõigi puuduste heastamiseks, nii et neil on võimalik täita oma kohustusi.

Tänu sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteemi nõudele võib olla ka võimalik ratsionaliseerida lipuriigikohustuste haldamist ja inimressursse paremini kasutada.

ELi liikmesriikide järkjärguline kustutamine Pariisi memorandumi mustast ja hallist nimekirjast alates 2007. aastast annab märku sellest, et veeteede ametid võtavad oma kohustusi tõsiselt, nii et kahel veel nendes nimekirjades olevast liikmesriigist ühel ei ole registris enam merel sõitvaid laevu.

Rannikuriigid tõendanud oma kindlat soovi ratifitseerida rahvusvahelised merekonventsioonid, kuigi konkreetsete konventsioonidega ühinemiseks välja kuulutatud tähtaegadest ei ole alati kinni peetud. See on tähtis selliste vahendite varajase jõustumise soodustamiseks ja võrdsete merendusalaste võimaluste tagamiseks kogu maailmas. Samuti on see märk pühendumisest konventsioonide eesmärkidele ja sellega tagatakse, et ELi lipuriigid säilitavad igas konventsioonidega hõlmatud valdkonnas ranged normid.

6. KOKKUVÕTE

Enamik liikmesriike täidab praegu direktiivis 2009/21/EÜ sätestatud nõudeid ning komisjon soovitab liikmesriikidel ka edaspidi tagada kohustuste täitmine sellisel tasemel ja teha veelgi suuremaid edusamme.

Kuna 20. augustil 2013. aastal jõustusid meremeeste elu- ja töötingimuste valdkonna uued olulised eeskirjad (2006. aasta meretöönormide konventsiooni ja meretöönormide konventsiooni põhielemente sisaldava direktiivi 2009/13/EÜ kaudu), on veelgi vajalikum pidevalt tagada kõrge tulemuslikkuse tase. ELi lipuriikide roll ja kohustused seoses meremeeste elu- ja töötingimuste miinimumnõuetele vastavuse kontrolliga laienevad direktiivi 2009/13/EÜ jõustudes märgatavalt.

Lisaks peavad ELi lipuriigid hoolikalt kontrollima tunnustatud organisatsioonide ja kõigi teiste selliste organisatsioonide rolli, kellele lipuriigid delegeerivad kontrollimisülesande meretöönormide konventsiooni ja direktiivi 2009/13/EÜ valdkonnas. Nõuetekohaseks jõustamiseks peavad organisatsioonid olema teadlikud nendest konkreetsetest küsimustest ja tagama, et kohaldatavad kvaliteedijuhtimissüsteemid hõlmavad ka neid uusi lipuriigi kohustusi.

Direktiivi 2009/21/EÜ vastuvõtmise ajal avaldas komisjon kahetsust, et liikmesriigid ei võtnud vastu tema algset ettepanekut lipuriigi nõuetele vastavuse kohta[7]. Komisjon võib õigustatud juhtudel edaspidi kaaluda, kas oleks kasulik pakkuda välja täiendavaid meetmeid, mis aitaksid tagada, et liikmesriigid jätkavad tõhusalt ja järjepidevalt oma kohustuste täitmist lipuriigina. Seda silmas pidades innustab komisjon liikmesriike jätkama oma tööd kehtiva direktiivi täielikuks täitmiseks.

[7] KOM(2005) 586 lõplik, 23.11.2005.

Lisa

Tabel 1

Asjaomaste IMO konventsioonide ratifitseerimine liikmesriikides seisuga 30. september 2010

(Allikas: nõukogu 29. novembri 2010. aasta dokument nr 15978/1/10 Rev)

	Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS 1974)	Konventsiooni SOLAS 1978. aasta protokoll	Konventsiooni SOLAS 1988. aasta protokoll	Rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) 1973/1978 I/II lisa	Konventsiooni MARPOL 1973/1978 III lisa	Konventsiooni MARPOL 1973/1978 IV lisa	Konventsiooni MARPOL 1973/1978 V lisa	Konventsiooni MARPOL 1997. aasta protokolli VI lisa	Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW 1978)	Rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (LOAD LINES 1966)	Rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll	Rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon (TONNAGE 1969)	Rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon (COLREG 1972)	1969. aasta vastutuse konventsiooni (CLC) 1992. aasta protokoll	Naftareostusest põhjustatud kahju kompenseerimise fondi asutamise konventsiooni (FUND) 1992. aasta protokoll	Konventsiooni FUND 2003. aasta protokoll	Meriõiguste korral vastutuse piiramise konventsioon (LLMC 1976)	Konventsiooni LLMC 1996. aasta protokoll	Punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse rahvusvaheline konventsioon (BUNKERS 2001)	Rahvusvaheline laevavrakkide eemaldamise konventsioon (Nairobi WRC 2007)	Rahvusvaheline konventsioon vastutusest ja kahju hüvitamisest ohtlike ja kahjulike ainete mereveol (HNS 1996)	Konventsiooni HNS 2010. aasta protokoll	Meretöönormide konventsioon (MLC 2006)	
Rannikuriigid (23)																								Kokku (23)
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Bulgaaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Horvaatia *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Küpros	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Taani	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Eesti	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Soome	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Prantsusmaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							17
Saksamaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Kreeka	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Iirimaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Itaalia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Läti	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Leedu	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					15
Madalmaad	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Poola	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Rumeenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Sloveenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Hispaania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Rootsi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Ühendkuningriik	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Vahekokkuvõte (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Sisemaariigid (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tšehhi Vabariik	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungari	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luksemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovakkia	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Vahekokkuvõte (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Kokku (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

* Horvaatia (kandidaatriik), samuti 1996. aasta HNS konventsioon ja 2010. aasta protokoll, lisaks 2006. aasta meretöönormide konventsioon on lisatud tabeliga 2 võrdlemise lihtsustamiseks.

Tabel 2

Asjaomaste IMO konventsioonide ja ILO rahvusvaheliste konventsioonide ratifitseerimine liikmesriikides

(Allikas: IMO, konventsioonide ratifitseerimise olukord seisuga 30.6.2013; ILO, meretöönormide konventsiooni ratifitseerimise olukord seisuga 30.6.2013

	Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS 1974)	Konventsiooni SOLAS 1978. aasta protokoll	Konventsiooni SOLAS 1988. aasta protokoll	Rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) 1973/1978 I/II lisa	Konventsiooni MARPOL 1973/1978 III lisa	Konventsiooni MARPOL 1973/1978 IV lisa	Konventsiooni MARPOL 1973/1978 V lisa	Konventsiooni MARPOL 1997. aasta protokolli VI lisa	Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW 1978)	Rahvusvaheline laadtungimärgi konventsioon (LOAD LINES 1966)	Rahvusvahelise laadtungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll	Rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon (TONNAGE 1969)	Rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon (COLREG 1972)	1969. aasta vastutuse konventsiooni (CLC) 1992. aasta protokoll	Naftareostusest põhjustatud kahju kompenseerimise fondi asutamise konventsiooni (FUND) 1992. aasta protokoll	Konventsiooni FUND 2003. aasta protokoll	Merinõuete korral vastutuse piiramise konventsioon (LLMC 1976)	Konventsiooni LLMC 1996. aasta protokoll	Punktkütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse rahvusvaheline konventsioon (BUNKERS 2001)	Rahvusvaheline laevavrakkide eemaldamise konventsioon (Nairobi WRC 2007)	Rahvusvaheline konventsioon vastutusest ja kahju hüvitamisest ohtlike ja kahjulike ainete mereveol (HNS 1996)	Konventsiooni HNS 2010. aasta protokoll	Meretöönormide konventsioon (MLC 2006)	Kokku (23)
Rannikuriigid (23)																								
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgaaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Horvaatia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Küpros	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Taani	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Eesti	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Soome	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Prantsusmaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Saksamaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Kreeka	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Iirimaa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Itaalia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Läti	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Leedu	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
Madalmaad	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Poola	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumeenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Sloveenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Hispaania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Rootsi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Ühendkuningriik	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Vahekokkuvõte (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Sisemaariigid (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tšehhi Vabariik	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungari	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Luksemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovakkia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Vahekokkuvõte (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Kokku (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Märkus: Horvaatia on lisatud liikmesriigina alates 1. juulist 2013.