EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.12.18.
COM(2013) 916 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló 2009/21/EK irányelv alkalmazásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló 2009/21/EK irányelv alkalmazásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

A lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló 2009/21/EK irányelv[1] részét képezi annak a „harmadik tengerbiztonsági csomagként" ismert intézkedéscsomagnak, amelyet az ágazat versenyképességének növelése céljából 2009 márciusában fogadtak el, és amely kizárólag azon piaci szereplőknek nyújt előnyöket, amelyek tiszteletben tartják a tengerbiztonságot, a normáknak nem megfelelő hajók tulajdonosaira viszont egyre nagyobb nyomást gyakorol.

Ez az irányelv kétféle célt szolgál:

a) biztosítani kívánja, hogy a tagállamok lobogó szerinti államként rájuk háruló kötelezettségeiket hatékonyan és következetesen teljesítsék, mégpedig azáltal, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által kidolgozott, lobogó szerinti államok auditálási rendszerét az európai jogszabályok értelmében kötelezővé teszik, és a nemzeti tengerészeti hatóságok operatív irányítási rendszereinek tanúsítását bevezetik;

b) a tagállamok lobogója alatt közlekedő hajók biztonságosabbak legyenek és ne szennyezzenek, amelyet különösen annak biztosításával kíván elérni, hogy a tagállamok lobogója alatt közlekedő hajók egyike sem szerepel a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésről szóló párizsi egyetértési memorandum fekete vagy szürke listáján.

A tagállamokra lobogó szerinti államként háruló, ezen irányelv által bevezetett követelményeket, valamint a Bizottság észrevételeit a jelentés 4. szakasza ismerteti.

A tagállamok közös nyilatkozatban vállalták a nemzetközi egyezmények által a lobogó szerinti államokra vonatkozóan előírt kötelezettségek teljesítését és a kötelező IMO-jogeszközök alkalmazására vonatkozó szabályzat végrehajtását, amely annak biztosítására hivatott, hogy a nemzeti hatóságok rendelkezzenek a lobogó szerinti államként rájuk háruló nemzetközi kötelezettségek ellátásához szükséges erőforrásokkal és jogkörökkel.

2. ÁTÜLTETÉS

Tíz tagállam[2] időben, azaz 2011. június 17-ig (Horvátország 2013. július 1-jéig), tizenegy tagállam 2011 végéig átültette az irányelvet a jogrendjébe, míg a többi tagállam több mint hat hónappal túllépte az átültetésre vonatkozó határidőt. Az átültetésre tehát a tagállamok többségében határidőben vagy ahhoz közel sor került.

---

[1] HL L 131., 2009.5.28., 132. o.

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

3. A JELENTÉS ELKÉSZÍTÉSÉHEZ FELHASZNÁLT INFORMÁCIÓK

Az irányelv 9. cikke előírja, hogy a Bizottság ezen irányelv alkalmazásáról jelentést küldjön az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amely tartalmazza a lobogó szerinti államként a tagállamokra háruló kötelezettségek teljesítésének értékelését.

A Bizottság a jelentés elkészítéséhez felhasználta az Unió huszonöt tagállamától[3] kapott információkat.

4. A FENNÁLLÓ HELYZET ÉS A BIZOTTSÁG ÉSZREVÉTELEI

4.1. A 4. és 6. cikk alkalmazása a tagállami lobogó alatt közlekedő hajók átlajstromozásának átláthatósága tekintetében

A 4. cikk előírja a tagállamok számára annak biztosítását, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajók megfeleljenek az alkalmazandó nemzetközi szabályoknak és előírásoknak. Ezenkívül rendelkezik azokról az alapvető biztonsági ellenőrzésekről, amelyeket a hajók lobogóváltása esetén el kell végezni, és előírja, hogy annak a tagállamnak, amelynek lobogója alatt a hajó korábban közlekedett, haladéktalanul tájékoztatnia kell a hajót lajstromba vevő tagállamot a hiányosságokra vonatkozó adatokról és a biztonságot érintő kérdésekről. A (6) preambulumbekezdés hasonló, lobogóváltást érintő rendelkezésekre hivatkozik, amelyeket a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajók államok közötti átlajstromozásáról szóló, 2004. december 20-i MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424. körlevélben ajánl. A rendelkezések célja, hogy a tengerbiztonság érdekében növelni kell a lobogó szerinti államok közötti viszonyok átláthatóságát.

A 6. cikk előírja azokat a legfontosabb információkat, amelyeket a tagállami lobogó alatt közlekedő hajókat illetően tárolni kell és könnyen hozzáférhetővé kell tenni. Ezek a következők:

– a hajó alapadatai;

– a felmérések időpontja;

– a hajó minősítésében és osztályozásában részt vevő elismert szervezetek azonosítása;

– azon illetékes szerv megnevezése, amely a kikötő szerinti állam által végzendő ellenőrzéseket elvégezte és a vizsgálatok időpontja;

– ezen vizsgálatok eredménye;

– tengeri balesetekre vonatkozó információk;

Ezenkívül a 4. cikk (2) bekezdése megállapítja, hogy ha a hajó lobogója szerinti más állam tájékoztatást kér a hajóról attól a tagállamtól, amelynek lobogója alatt a hajó korábban közlekedett, ez utóbbi tagállam késedelem nélkül részletesen tájékoztatja a hiányosságokról, és megad minden egyéb, biztonsággal kapcsolatos lényeges tájékoztatást a kérelmező államnak. A 6. cikk g) pontja előírja a tagállamok számára, hogy a korábban a lobogójuk alatt közlekedő hajókra vonatkozó nyilvántartásokat 12 hónapig őrizzék meg.

A 6. cikkben felsorolt információkat a legtöbb tagállam a nyilvánosság számára hozzáférhetővé tette. Még Magyarország is megerősítette, hogy a korábban a

[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.

lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkozó információk továbbra is hozzáférhetők a nyilvánosság számára, pedig magyar lobogó alatt már nem közlekedik a tengeren kereskedelmi hajó. Tíz tagállam esetében ezek az információk a hatóságok weboldalán érhetők el, néhány hatóság (Belgium, Finnország és Hollandia) esetében pedig – ahol ezt a feladatot egy ügynökséggel vagy felügyelettel megosztva látják el – mindkét szervezet weboldalán megtalálhatók. Hollandia előírta, hogy a nevében eljáró elismert szervezetek a megfelelő weboldalaikon szintén tegyék közzé ezeket az információkat.

Néhány hatóság (Ciprus, Portugália és Svédország) azonban megkérdőjelezte, hogy mindezeket az adatokat nyilvános internetes honlapokon kell-e közzétenni, kiemelve, hogy az irányelv mindössze azt írta elő, hogy az információkat könnyen hozzáférhetővé kell tenni, ami lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy eldöntsék, hogy a nyilvános információkérés helyénvaló-e.

A tagállamok teljesítményének értékelése

Az információk rendelkezésre állása és a tagállami lobogó alatt közlekedő hajók teljesítményének átláthatósága tekintetében a helyzet az irányelv alkalmazásának időpontjából kezdve áttekinthetőbbé vált, mivel számos tagállam hatósági weboldal(ak)on tette közzé az adatokat vagy legalábbis megerősítette, hogy azok a nyilvánosság számára könnyen elérhetők. Ezenkívül úgy tűnik, hogy az említett gyakorlat egyes tagállamokat arra ösztönzött, hogy értékeljék újra a tengerihajó-lajstrom rendszerének megvalósíthatóságát, ami jelentős előrelépésnek tekinthető.

4.2. 7. cikk (Eljárás a lobogó szerinti állam auditálására)

Az IMO az A.946(23) határozatával 2004 decemberében jóváhagyta az IMO önkéntes tagállami hitelesítési rendszerének létrehozását és továbbfejlesztését. A 2005 decemberében elfogadott A.974(24) határozat megállapítja a hitelesítési rendszer keretrendszerét és eljárásait. A rendszer célja annak meghatározása, hogy az IMO tagállamai a kötelezően alkalmazandó IMO-jogeszközöket milyen mértékben vezették be és hajtják végre.

Az auditot az IMO tagállamok tengerészeti hatóságainak tisztviselőiből választott vezető tengerészeti szakemberek végzik és arra szakértői értékelés formájában kerül sor, amelynek során az érintett hatóságoknál egyhetes ellenőrzést tartanak. A végleges jelentésben kiemelik az előírások esetleges be nem tartását, illetve a feltárt hiányosságokat. Említést tesznek továbbá a bevált gyakorlatokról és a további fejlesztést igénylő területekről. A jelentésben ezenkívül szerepel egy korrekciós intézkedési terv, amely a hatóságokkal folytatott egyeztetések alapján a feltárt hiányosságok orvoslása céljából készül.

A 2009/21/EK irányelv előírja, hogy a tagállamok megteszik az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy hatóságaikat legalább hétévente IMO-auditálásnak vessék alá, és a bizalmas kezelésről szóló, vonatkozó nemzeti jogszabályoknak megfelelően közzéteszik annak eredményét.

4.2.1. Az önkéntes IMO-auditálásra vonatkozó kérelem

Számos tagállam, nevezetesen Dánia, Ciprus, Spanyolország és az Egyesült Királyság az elsők között kérte az IMO-auditálás lefolytatását, amelyre 2006-ban került sor. Az Egyesült Királyság, Franciaország és Ciprus – egy korábban e tagállamokban elvégzett átvilágítás révén – részt vett az IMO önkéntes tagállami

hitelesítési rendszerének fejlesztésében. Dánia volt az első IMO-tagállam, amelyet hivatalosan auditáltak, Ciprus pedig a második.

Portugália kivételével az Unió valamennyi lobogó szerinti parti államában elvégezték az auditálást. Ezt az említett témáról szóló, közelmúltban megjelent IMO-körlevélben[4] megerősítették. Ezenkívül hét uniós tagállam kért vagy szándékozik kérni egy második auditálást.

4.2.2. Az auditálások eredménye

A legtöbb tagállam kedvezőnek tekintette az auditálás eredményét, amely azzal zárult, hogy a feltárt szabálytalanságok, észrevételek és hiányosságok orvoslására korrekciós intézkedési tervet készítettek. Ennek keretében többek között stratégiát kellett meghatározni az IMO által előírt kötelezettségek teljesítésére, a nemzeti jogszabályokat, iránymutatásokat és ellenőrző listákat, valamint az elismert szervezetekkel kötött megállapodásokat naprakésszé kellett tenni, az emberi erőforrásokat át kellett csoportosítani és a képzések megtörténtét bizonyítékokkal kellett alátámasztani. Az említett hiányosságokat korrekciós intézkedési terv révén orvosolták vagy orvosolják. Néhány tagállam megjegyezte, hogy a korrekciós intézkedések megtételéhez szükséges eszközök nem állnak azonnal rendelkezésre: Belgium jelezte, hogy az említett intézkedéseket olyan mértékben tudja végrehajtani, amennyire azt a szövetségi állam jogköre engedi; Írország pedig a jogalkotási prioritásai és menetrendje által meghatározott ütemezés szerint tudja hatályba léptetni a nemzeti jogába még át nem ültetett egyezmények előírásait.

Az auditálások lehetővé tették az ellenőrzött tagállamok számára, hogy a hatóságaikon belül meghatározzák a fejlesztést igénylő területeket és kidolgozzák a hiányosságok orvoslására szolgáló módszereket. Az auditálások ily módon olyan eszközt képviselnek, amely révén emelni lehet a tagállami hatóságok működésének színvonalát, ami egyértelműen üdvözlendő. Mivel az auditálást szakértők végzik, az auditálás értékelésében részt vevők számára ez kölcsönös tanulási tapasztalatot jelenthet, amelyet saját hatóságaiknál hasznosíthatnak majd.

4.2.3. Az eredmények közzététele

A tagállamok nagy része az auditálásról szóló jelentést hatósági weboldalon teszi közzé. Néhány esetben azonban a dokumentumhoz való hozzáférés nem olyan egyszerű. Más tagállamok, például Belgium, Spanyolország, Franciaország és Írország esetében a jelentéshez való hozzáférés korlátozott, ami megfelel az IMO-tagállamok számára biztosított azon jognak, hogy szabadon dönthetnek arról, hogy a dokumentumot milyen mértékben hozzák nyilvánosságra, illetve összhangban van az irányelvnek a bizalmas kezelésről szóló nemzeti jogszabályoknak megfelelően történő közzétételre vonatkozó előírásával.

A tagállamok teljesítményének értékelése

A Bizottság az esetleges nem megfelelőségek megállapítását és az észrevételeket a fejlesztés eszközének tekinti, amely révén a tagállamok hatóságai hatékonyabban el tudják látni a lobogó szerinti államként rájuk háruló, különösen a tengerbiztonsággal és a környezetvédelemmel kapcsolatos kötelezettségeket. A tagállamok az auditálást követően elkészített korrekciós intézkedési tervet lobogó szerinti államként folytatott tevékenységük javítására használták fel.

[4] 2013. május 3-i 3372. számú IMO-körlevél.

Azon tagállamok közül, ahol nem végeztek IMO-auditálást, csak Portugália rendelkezik működő lajstrommal. A Bizottság szorgalmazni fogja, hogy Portugália vezesse be az IMO önkéntes tagállami hitelesítési rendszerét.

4.3. 8. cikk: Tanúsított minőségirányítási rendszer

Az irányelv 8. cikkének (1) bekezdése előírja a tagállamok számára, hogy a hatóságaiknak a lobogó szerinti állam kötelezettségeivel kapcsolatos tevékenységei operatív részeihez minőségirányítási rendszert kell kifejleszteniük, bevezetniük és fenntartaniuk, amelyet 2012. június 17-ig meg kell valósítaniuk. A rendszert nemzetközi szabványok szerint kell tanúsítani.

A visszajelzést küldő tagállamok többsége jelezte, hogy ez megtörtént, számos tagállam pedig 2012-ben kapja meg a tanúsítást. Néhány tagállam, úgymint Görögország, Spanyolország, Litvánia, Luxemburg, Lettország és az Egyesült Királyság hangsúlyozta, hogy minőségirányítási rendszert már korábban bevezettek, még azelőtt, hogy az irányelv előírta a tanúsítást; az Egyesült Királyság, például, ISO 9001:1994 és ISO 9001:2001 szabvány szerinti tanúsításokkal rendelkezik. Néhányan jelezték, hogy más minősítéssel rendelkeznek, Belgium megjegyezte, hogy a Corporate Flag State Governance Award birtokosa. Más tagállamokban a folyamat kedvező hatást gyakorolt: Lengyelország megjegyezte, hogy a Gdyniában és Szczecinben működő tengerészeti hivatalai 2008-ban szerezték meg a tanúsítványt, míg a Słupskban működő harmadik hivatal 2009-ben, és a minőségirányítási rendszer harmonizálására és tanúsítására mindhárom hivatalban 2011-ben került sor.

Ezzel ellentétben egyes tagállamok ezt az előírást még nem teljesítették. Néhány tagállam – Málta, Hollandia és Szlovénia – várhatóan 2013 végéig szerzi meg a tanúsítást, illetve Ciprus esetében az még függőben van, más tagállamok esetében – a személyzet és az információtechnológiai erőforrások hiánya (Írország) vagy belső közigazgatási nehézségek (Portugália) miatt – a folyamat még nem indult el. A Bizottság az érintett tagállamokban figyelemmel kíséri ennek az előírásnak a betartását. A minőségirányítási rendszer külső tanúsítása egy további olyan eszköz, amely révén biztosítható, hogy a tagállamok hatóságai lobogó szerinti államként rájuk háruló kötelezettségeik teljesítése során nemcsak megfelelő színvonalú szolgáltatást tudnak nyújtani a flottájuk számára, hanem nemzetközi és uniós szinten is megkövetelhetik és végrehajtathatják a legszigorúbb biztonsági és környezetvédelmi szabványokat. A tagállamok gyakorlatilag megjegyezték, hogy ennek a követelménynek a betartásával ésszerűsíthetik a lobogókkal kapcsolatos igazgatási tevékenységeket, az emberi erőforrásokat hatékonyabban használhatják fel és a személyzet egy részét más feladatok, például a kikötői ellenőrzések elvégzésére csoportosíthatják át.

A 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény előírásainak betartása és végrehajtása érdekében a lobogó szerinti államokra háruló egyes kötelezettségeket érintő irányelvre vonatkozó javaslattal kapcsolatos jogalkotási folyamat során a Bizottság megerősítette, hogy a 2009/21/EK irányelv tanúsított minőségirányítási rendszerre vonatkozó 8. cikkét a lobogó szerinti állam kötelezettségeivel kapcsolatos valamennyi operatív tevékenységre alkalmazni kell, függetlenül attól, hogy azt az IMO vagy más egyezmény írja elő. A Bizottság véleménye szerint tehát a tanúsított minőségirányítási rendszerre vonatkozó követelményt alkalmazni kell azokra az operatív tevékenységekre, amelyek a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény

végrehajtásával kapcsolatosak. Következésképp a tagállamok végrehajtási tevékenységeinek ezt tükrözniük kell.

A tagállamok teljesítményének értékelése

Ez a követelmény a lobogó szerinti államként eljáró tagállamok által alkalmazott rendszerek és eljárások tekintetében egy másik független minőségellenőrzést biztosít. E téren konkrét előrelépés állapítható meg. Hat tagállam esetében a külső tanúsítás megerősítette, hogy a minőségirányítási rendszer már működik. A külső tanúsításra számos tagállamban hamarosan sor kerül, míg Írország és Portugália esetében a kérdés függőben van, és a Bizottság szorgalmazni fogja a tanúsítás lefolytatását az érintett tagállamokban. Az Európai Unió valamennyi tengerészeti hatóságának külső tanúsítása valamennyi releváns nemzetközi egyezmény tekintetében tehát még folyamatban van, és a Bizottság megteszi a szükséges intézkedést annak érdekében, hogy ezt a hiányosságot orvosolja.

4.4. 8. cikk: Fekete és szürke listák

A 8. cikk (2) bekezdése előírja, hogy azok a tagállamok, amelyek a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésről szóló párizsi egyetértési memorandum legutóbbi éves jelentésében foglalt fekete listán vagy két egymást követő évben a szürke listán szerepelnek, jelentést nyújtsanak be a Bizottságnak a lobogó szerinti államként nyújtott teljesítményükről. A jelentésben meg kell határozniuk és elemezniük kell az előírások be nem tartásának fő okait, amelyek a fekete vagy szürke jogállást eredményező feltartóztatásokhoz vagy hiányosságokhoz vezettek. A fekete vagy szürke listára történő felvételről az egyes tagállamok hajóira vonatkozó, három egymást követő évet érintő statisztikák alapján döntenek. A párizsi egyetértési memorandum 2013. évi jelentésében a 2010–2012-es időszakra vonatkozó átlagértékek lobogó szerinti államonkénti bontásban szerepelnek.

Jelenleg két állam szerepel a szürke listán: Bulgária és Szlovákia. Mindkét érintett tagállam elküldte a párizsi egyetértési memorandum fehér listájáról történő folyamatos kizárás okaira vonatkozó elemzését. Az említett államok lobogója alatt közlekedő hajók száma 2007 óta mindkét állam esetében jelentősen csökkent: Bulgária esetében több mint kétharmadával. Szlovákia úgy döntött, hogy 2012. november 1-jét követően nem újítja meg a lajstromozott tengerjáró hajói bizonyítványait.

Bulgária esetében bár a flotta nagysága összességében véve csökkent, az újonnan nyilvántartásba vett hajók még régebbiek, mint a lajstromban szereplő többi hajó, így a flotta átlagos kora emelkedett. A flottát érintő hiányosságok nagyobb száma tükrözi azt, hogy a hajók átlagos kora magasabb, annak ellenére, hogy a hajónként lobogó szerinti államként elvégzett ellenőrzések száma nőtt. Bulgária összeállított egy hét intézkedésből álló listát a helyzet orvoslására.

A tagállamok a következő bevált gyakorlatokat jelölték meg, amelyek alkalmazása révén a fehér listára lehet kerülni:

– a lobogó szerinti államként végzett ellenőrzések során az adott állam lobogója alatt közlekedő hajók felmérésekor figyelembe veszik a párizsi egyetértési memorandumban foglalt kritériumokat;

– azokat a hajókat, amelyeket a párizsi vagy tokiói egyetértési memorandum tagállama, illetve az Egyesült Államok parti őrsége a megelőző két évben három alkalomnál többször feltartóztatott, nem veszik lajstromba;

– a feltartóztatott hajóknak jelentkezniük kell a minisztériumnál vagy az elismert szervezetnél, és a hajókon különleges szemlét, további ellenőrzéseket és auditálásokat hajtanak végre;

– azon hajók üzemeltetőinek, amelyek esetében hiányosságokat állapítanak meg, számot kell adniuk az illetékes hatóságoknak az előírások be nem tartásának okairól;

– a saját lobogó alatt közlekedő hajókon a lobogó szerinti állam kikötőjébe történő behajózáskor célzott ellenőrzéseket végeznek;

– a kisebb hajókat arra ösztönzik, hogy vegyenek részt nem kötelező felmérésekben.

Összességében véve az EU tagállamainak lobogói alatt közlekedő hajók tekintetében az irányelv bevezetéséhez vezető és az azt követő időszakban jelentős előrelépés történt. A párizsi egyetértési memorandum ***szürke listáját*** tekintve az elmúlt négy évben az érintett tagállamok és tagjelölt országok száma hatról a jelenlegi két tagállamra esett vissza, míg a ***fekete listán*** jelenleg egyetlen tagállam sem szerepel.

A fekete, szürke és fehér listák összeállításakor nehézségek merülnek fel a kisebb flottával rendelkező államok esetében, amikor olyan elfogadható módszert igyekeznek találni, amely révén a flották teljesítményét össze lehet hasonlítani. Statisztikai okok miatt egy ilyen állam esetében a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés során született egyetlen gyenge eredmény aránytalanul kedvezőtlen hatást gyakorolhat a lobogó szerinti állam teljesítményére, mivel a flotta mérete kicsi, így a gyenge eredményt a többi jó eredmény nem tudja megfelelően ellensúlyozni, hiszen kevesebb hajón végezhetnek ellenőrzést. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv (15) preambulumbekezdése elismeri ezeket a nehézségeket, ugyanakkor a mai napig egyetlen tagállam sem tudott olyan teljesítményértékelési módszert meghatározni, amelyet mindenki elfogadhatónak tart és amely lehetővé teszi a kikötő szerinti államok különböző ellenőrző szervei által végzett ellenőrzések eredményeinek összehasonlítását. A párizsi egyetértési memorandum létrehozott egy munkacsoportot (TF 31) abból a célból, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések tekintetében kialakított új ellenőrzési rendszer bevezetésének kérdését vizsgálja, míg ezzel párhuzamosan egy másik csoportot is létrehoztak az Unión belül, amely más ügyek mellett ezzel a kérdéssel is foglalkozik.

A tagállamok teljesítményének értékelése

A 2013-ban jelentett utolsó, azaz a 2010–2012-es időszakot illetően a megfigyelések szerint jelentős számú, szabálysértést elkövetőként nyilvántartott hajóval rendelkező, eredetileg hét tagállam vagy tagjelölt ország (Ausztria, Lettország, Litvánia, Lengyelország és Szlovákia, továbbá Bulgária és Románia) közül jelenleg egy sem szerepel a fekete listán, és a szürke listán is mindössze két ország található. Ez jelentős előrelépést mutat a tagállamok arra történő ösztönzése terén, hogy törekedjenek az előírásoknak a lobogójuk alatt közlekedő hajók általi betartására. A legfrissebb fehér lista élén szereplő tíz lobogó szerinti állam közül hat uniós tagállam, míg tizenöt tagállam a legjobb harminc lobogó szerinti állam között szerepel. A Bizottság továbbra is figyelemmel kíséri a szürke listán szereplő két uniós tagállam erőfeszítéseit.

4.5. A nemzetközi egyezmények megerősítése

2008. december 9-én valamennyi tagállam nyilatkozatot tett, amellyel határozott kötelezettséget vállalt arra, hogy legkésőbb 2012. január 1-jéig vállalja, hogy – a jelentés mellékletében felsoroltak szerint – meghatározott számú nemzetközi egyezmény előírásait magára nézve kötelezőnek tekinti. A tagállamok hasonlóképpen kötelezettséget vállaltak, hogy legkésőbb 2013. január 1-jéig nyilatkozatot tesznek arról, hogy a hajóroncsok eltávolításáról szóló 2007. évi nairobi nemzetközi egyezmény előírásait magukra nézve kötelezőnek tekintik, illetve a tengerparttal nem rendelkező országok vállalták, hogy megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajók olyan bizonyítvánnyal rendelkezzenek, amelyet az egyezmény valamely részes fele bocsátott ki.

Egy 2010. november 29-i, a Tanácsnak is továbbított feljegyzésben a Bizottság emlékeztette a tagállamokat a korábbi kötelezettségvállalásukra, megjegyezvén, hogy néhány tagállamnak még meg kell erősítenie egyes nemzetközi egyezményeket, és felhívta a miniszterek figyelmét arra, hogy a tagállamok által vállalt kötelezettségeket időben teljesítsék. A mellékletben szereplő 1. és 2. táblázat ismerteti, hogy az egyes tagállamok 2010-ig és 2013-ig mely nemzetközi egyezményt erősítették meg.

Azon egyezményeken túlmenően, amelyek megerősítését a tagállamok a nyilatkozatukban eredetileg vállalták, a Bizottság információt gyűjtött az 1996. évi HNS-egyezmény[5] és a 2010. évi jegyzőkönyve, valamint a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményének megerősítéséről, amelynek egyes elemeit a 2009/13/EK irányelv[6] révén az uniós jogba építették. Ezek a mellékletben szereplő 1. és 2. táblázatban szintén nyomon követhetők.

Végezetül az egyes tagállamok közölték az egyéb egyezményekkel kapcsolatos jogállásukat. Ilyenek például a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény, a ballasztvízkezelésről szóló 2001. évi egyezmény és a hajók újrafeldolgozásáról szóló 2009. évi hongkongi egyezmény.

A Bizottság észrevételei

A tagállamok általában véve betartották a nyilatkozatukban foglalt azon kötelezettségvállalásukat, miszerint vállalják, hogy követik az egyezmények előírásait. Ez alól kivételt képez az a két, tengerparttal nem rendelkező tagállam, amely a jelek szerint nem tesz lépéseket annak érdekében, hogy egyes egyezmények (SOLAS, a merülésvonalakról szóló egyezmény) 1988. évi jegyzőkönyveit megerősítse. Figyelemre méltó a hajóroncsok eltávolításáról szóló 2007. évi nairobi nemzetközi egyezményt illetően, hogy míg 2010-ben még egyetlen tagállam sem erősítette meg az egyezményt, jelenleg három tagállam esetében a megerősítés megtörtént, tizenkét tagállam esetében pedig folyamatban van. Hasonló a helyzet az 1996. évi HNS-egyezménnyel és a 2010. évi jegyzőkönyvével: négy tagállam már megerősítette azokat, tizenkét tagállam pedig lépéseket tett ennek érdekében. A

[5] A veszélyes és ártalmas anyagok tengeri szállításával kapcsolatos felelősségről és kártérítésről szóló nemzetközi egyezmény.

[6] Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról szóló 2009. február 16-i 2009/13/EK irányelv.

megerősítések megkezdése, illetve az azzal kapcsolatos előkészületek megtétele biztató fejlemény, noha a tagállamoknak fel kellene ismerniük, hogy az általuk 2009-ben vállalt határidők már leteltek, és a kötelezettségeik betartása érdekében meg kellene kettőzniük az erőfeszítéseiket. A tagállamoknak ösztönzésre volna szükségük, és a Bizottság hangsúlyozza, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv legutóbbi felülvizsgálata során javaslatot tett egy ilyen mechanizmusra, a jogalkotó azonban a javaslatot végül elutasította.

A 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményt eddig tizennégy tagállam erősítette meg és arra a fennmaradó tagállamokban is várhatóan hamarosan sor kerül. A minőségirányítási rendszerre vonatkozó rendelkezések, amelyeket a lobogó szerinti állam kötelezettségeivel kapcsolatos valamennyi operatív tevékenységre alkalmazni kell, a nem IMO-egyezményekre, például a tengerészeti munkaügyi egyezményre is alkalmazandók, tehát ez utóbbi egyezmény tagállamok általi megerősítése még inkább elengedhetetlen. Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról szóló 2009/13/EK megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében hamarosan elfogadásra kerül egy, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény előírásainak betartása és végrehajtása érdekében a lobogó szerinti államokra háruló kötelezettségeket érintő irányelv, amely révén biztosítható, hogy az EU tagállamainak lobogói alatt közlekedő hajók betartsák a tengerészeti munkaügyi egyezmény azon elemeit, amelyeket a 2009/13/EK irányelv vezetett be.

A Bizottság nemzetközi szinten még aktívabb fellépésre törekszik az olyan tengerészeti szervezetekben, amelyek az említett egyezményekért felelősek.

5. A TAGÁLLAMOK LOBOGÓ SZERINTI ÁLLAMKÉNT NYÚJTOTT TELJESÍTMÉNYÉNEK ÁLTALÁNOS ÉRTÉKELÉSE

A tagállamok az irányelv által a könnyen hozzáférhető információkra, valamint a tagállami lobogó alatt közlekedő hajók teljesítményével kapcsolatos adatok átláthatóságára vonatkozó követelményt jórészt alkalmazzák és az megkönnyítheti a hajók átlajstromozását. A flottával kapcsolatos esetleges hiányosságokra így könnyebben fény derül és a korrekciós intézkedések ezáltal könnyebben meghatározhatók.

A lobogó szerinti államok IMO-auditálása tekintetében azáltal, hogy az erre vonatkozó jelentés nyilvánosan hozzáférhető, a nyilvánosság megismerheti a tagállamok erősségeit és hiányosságait, valamint azokat az eszközöket, amelyek révén a tagállamok ezeket a hiányosságokat orvosolják. A tagállamok így még inkább elszámoltathatóvá válnak, és nemzeti szinten kell megtalálniuk azokat az eszközöket, amelyekkel az esetleges hiányosságokat orvosolhatják és ezáltal a kötelezettségeiknek eleget tudnak tenni.

A tanúsított minőségirányítási rendszerre vonatkozó követelmény lehetővé teszi a lobogókkal kapcsolatos igazgatási tevékenységek ésszerűsítését és az emberi erőforrások hatékonyabb felhasználását.

Az a tény, hogy az uniós tagállamok 2007-től kezdődően fokozatosan lekerültek a párizsi egyetértési memorandum fekete és szürke listáiról, azt jelzi, hogy a tengerészeti hatóságok komolyan veszik a kötelezettségeiket, és az említett listákon

szereplő két fennmaradó tagállam egyikének nyilvántartásában már nem is szerepel tengerjáró hajó.

A nemzetközi tengerészeti egyezményeket illetően a parti államok a megerősítésre való törekvés kérdésében aktívnak mutatkoznak, noha az egyes egyezmények előírásainak betartását illetően a nyilatkozataikban vállalt határidőket nem minden esetben teljesítették. A megerősítés fontos ahhoz, hogy az említett jogi aktusok mihamarabb hatályba léphessenek és a tengerhajózási kérdésekben globális szinten egyenlő feltételeket lehessen biztosítani. A megerősítés ezenkívül jelzi az egyezmények célkitűzéseivel kapcsolatos elkötelezettséget és biztosítja, hogy a lobogó szerinti uniós államok az egyezmények hatálya alá tartozó területeken fenn tudják tartani a magas színvonalú szolgáltatást.

6. KÖVETKEZTETÉS

A tagállamok többsége betartja a 2009/21/EK irányelv által előírt követelményeket, és a Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy gondoskodjanak arról, hogy ez az elkötelezettség továbbra is fennmaradjon, illetve további előrelépés valósuljon meg.

A magas színvonalú teljesítményre még inkább szükség van, hiszen – a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény és annak lényeges elemeit magában foglaló 2009/13/EK irányelv révén – 2013. augusztus 20-án a tengerészek élet- és munkakörülményeivel kapcsolatban fontos új szabályok lépnek hatályba. A tengerészek élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos minimumkövetelmények betartásának ellenőrzése tekintetében a lobogó szerinti uniós államok szerepe és felelőssége a 2009/13/EK irányelv hatálybalépésével jelentősen megnő.

Ezenkívül a lobogó szerinti uniós államoknak szigorúan értékelniük kell az elismert szervezetek, illetve bármely olyan egyéb szervezet szerepét, amelyet a lobogó szerinti állam a tengerészeti munkaügyi egyezmény és a 2009/13/EK irányelv hatálya alá tartozó területeken ellenőrzési feladattal bíz meg. A megfelelő végrehajtása kulcsa az, hogy ezek a szervezetek az említett kérdéseket illetően kellő ismeretekkel rendelkezzenek, ami egy további ok a minőségirányítási rendszerre vonatkozó előírásoknak a lobogó szerinti államokra háruló új kötelezettségek esetében is történő alkalmazásának biztosítására.

A Bizottság sajnálatát fejezte ki amiatt, hogy a 2009/21/EK irányelv elfogadása idején a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítésére vonatkozó eredeti javaslatát[7] a tagállamok nem fogadták el. Amennyiben a körülmények indokolttá teszik, a Bizottság fontolóra veszi, hogy szükséges-e további intézkedéseket javasolnia annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok továbbra is hatékonyan és következetesen teljesítsék a lobogó szerinti államként rájuk háruló kötelezettségeket. Ezt szem előtt tartva a Bizottság arra biztatja a tagállamokat, hogy folytassák a jelenlegi irányelv maradéktalan betartása érdekében végzett munkájukat.

[7] COM(2005) 586 végleges, 2005.11.23.

Melléklet

1. táblázat

Az IMO-vonatkozású egyezmények tagállamok általi megerősítésének állapota 2010. szeptember 30-án

(Forrás: a 2010. november 29-i 15978/1/10 Rev 1. számú tanácsi dokumentum

	SOLAS-egyezmény (1974)	SOLAS-jegyzőkönyv (1978)	SOLAS-jegyzőkönyv (1988)	MARPOL 1973/1978. (I/II. melléklet)	MARPOL 1973/1978. (III. melléklet)	MARPOL 1973/1978. (IV. melléklet)	MARPOL 1973/1978. (V. melléklet)	MARPOL-jegyzőkönyv (1997) (VI. melléklet	STCW-egyezmény (1978)	Load Lines egyezmény (1966)	Load Lines jegyzőkönyv (1988)	TONNAGE-egyezmény (1969)	COLREG-egyezmény (1972)	CLC-jegyzőkönyv (1992)	FUND-jegyzőkönyv (1992)	FUND-jegyzőkönyv (2003)	LLMC-egyezmény (1976)	LLMC-jegyzőkönyv (1996)	BUNKERS EGYEZMÉNY (2001)	NAIROBI WRC (2007)	HNS-egyezmény (1996)	HNS-jegyzőkönyv (2010)	Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény (2006)	
Parti államok (23)																									Összesen (23
Belgium	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Bulgária	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					x	18
Horvátország *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	19
Ciprus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x							17
Dánia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Észtország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Finnország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Franciaország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							17
Németország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Görögország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Írország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Olaszország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Lettország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Litvánia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Málta	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x			x	x						15
Hollandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Lengyelország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Portugália	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Románia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x						16
Szlovénia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x						17
Spanyolország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					x	19
Svédország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x							17
Egyesült Királyság	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Részösszesen (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3		
Tengerparttal nem rendelkező országok (5)																									
Ausztria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x												10
Cseh Köztársaság	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x												10
Magyarország	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
Szlovákia	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x												12
Részösszesen (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0		
Összesen (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3		

*A 2. táblázattal való összehasonlítás megkönnyítése érdekében a táblázat tartalmazza Horvátországot (tagjelölt ország), valamint az 1996. évi HNS-egyezményt és az ahhoz tartozó 2010. évi jegyzőkönyvet, továbbá a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményt

2. táblázat

Az IMO-vonatkozású egyezmények, illetve az ILO nemzetközi egyezményei tagállamok általi megerősítésének állapota

(Forrás: IMO, Az egyezmények megerősítésének állapota 2013. június 30-án és ILO, A tengerészeti munkaügyi egyezmény megerősítésének állapota 2013. június 30-án)

	SOLAS-egyezmény (1974)	SOLAS-jegyzőkönyv (1978)	SOLAS-jegyzőkönyv (1988)	MARPOL 1973/1978. (I/II. melléklet)	MARPOL 1973/1978. (III. melléklet)	MARPOL 1973/1978. (IV. melléklet)	MARPOL 1973/1978. (V. melléklet)	MARPOL-jegyzőkönyv (1997) (VI. melléklet	STCW-jegyzőkönyv (1978)	Load Lines jegyzőkönyv (1966)	Load Lines jegyzőkönyv (1988)	TONNAGE-egyezmény (1969)	COLREG-egyezmény (1972)	CLC-jegyzőkönyv (1992)	FUND-jegyzőkönyv (1992)	FUND-jegyzőkönyv (2003)	LLMC-egyezmény (1976)	LLMC-jegyzőkönyv (1996)	BUNKERS EGYEZMÉNY (2001)	NAIROBI WRC 2007	HNS-egyezmény (1996)	HNS-jegyzőkönyv (2010)	Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény (2006)	Total (23)
Parti államok (23)																									
Belgium	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Bulgária	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x		20
Horvátország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x		20
Ciprus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x		20
Dánia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x		20
Észtország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						19
Finnország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x		20
Franciaország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x		20
Németország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x		20
Görögország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x		20
Írország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						19
Olaszország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x						17
Lettország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x		20
Litvánia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x			20
Málta	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x				x		18
Hollandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x		20
Lengyelország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x		20
Portugália	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Románia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x						17
Szlovénia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x			x			18
Spanyolország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x		19
Svédország	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x		19
Egyesült Királyság	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x					19
Részösszesen (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14		
Tengerparttal nem rendelkező országok (5)																									
Ausztria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x												10
Cseh Köztársaság	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x												10
Magyarország	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
Szlovákia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x												13
Részösszesen (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1		
Összesen (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14		

Megjegyzés Horvátország tagállamként 2013. július 1-jétől lett figyelembe véve.