EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.12.2013.
COM(2013) 916 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek piemērota Direktīva 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek piemērota Direktīva 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. IEVADS

Direktīva 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu[1] bija daļa no pasākumu paketes, kas zināma kā "trešā tiesību aktu pakete kuģošanas drošības jomā" un tika pieņemta 2009. gada martā, lai uzlabotu nozares konkurētspēju, radot priekšrocības tikai tiem ekspluatantiem, kuri ievēro kuģošanas drošību, un palielinot pienākumu slogu standartam neatbilstošu kuģu īpašniekiem.

Direktīvai ir divkāršs mērķis:

(a) nodrošināt, ka dalībvalstis efektīvi un konsekventi pilda savus karoga valsts pienākumus, jo īpaši nosakot Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (*IMO*) karoga valsts revīzijas sistēmu par obligātu atbilstoši ES tiesībām un ieviešot valsts jūrniecības iestāžu darbības pārvaldības sistēmu sertifikāciju, un

(b) uzlabot drošību un novērst piesārņojumu no kuģiem, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, jo īpaši nodrošinot, ka neviens no tiem netiek iekļauts Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli melnajā vai pelēkajā sarakstā.

Prasības, kas ar minēto direktīvu noteiktas dalībvalstīm kā karoga valstīm, un Komisijas apsvērumi ir izklāstīti šā ziņojuma 4. sadaļā.

Dalībvalstis arī sniedza kopīgu paziņojumu, kurā tās vienojās uzņemties saistības, kas ar starptautiskajām konvencijām uzliktas karoga valstīm, un piemērot *IMO* kodeksu par *IMO* obligāto instrumentu īstenošanu, kas paredzēts, lai nodrošinātu, ka valsts iestādēm ir resursi un pilnvaras, kuras vajadzīgas karoga valstīm, lai tās varētu uzņemties savas starptautiskās saistības.

2. TRANSPONĒŠANA

Desmit dalībvalstis[2] transponēja direktīvu laikus, t. i., līdz 2011. gada 17. jūnijam (Horvātijai termiņš bija 2013. gada 1. jūlijs), 11 dalībvalstis to izdarīja līdz 2011. gada beigām, bet pārējās dalībvalstis iekavēja transponēšanas termiņu par vairāk nekā sešiem mēnešiem. Tādējādi lielākā daļa dalībvalstu transponēšanu veica, ievērojot vai gandrīz ievērojot termiņu.

3. ZIŅOJUMAM IZMANTOTIE IEVADDATI

Direktīvas 9. pantā ir noteikts, ka Komisijai jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par direktīvas piemērošanu, kurā jāiekļauj dalībvalstu kā karoga valstu darbības novērtējums.

---

1 OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.

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

Šā ziņojuma sagatavošanā izmantota informācija, kas saņemta no 25 ES dalībvalstīm[3].

4. STATUSS UN KOMISIJAS APSVĒRUMI

4.1. Direktīvas 4. un 6. panta piemērošana attiecībā uz tāda kuģa nodošanas pārredzamību, kurš kuģo ar kādas dalībvalsts karogu

Direktīvas 4. pantā noteikts, ka dalībvalstīm jānodrošina, ka kuģi, kas kuģo ar to karogu, atbilst piemērojamajiem starptautiskajiem noteikumiem. Tajā ir arī paredzētas drošības pamatpārbaudes, kas jāveic, ja kuģis tiek nodots kuģošanai ar kādas dalībvalsts karogu, un noteikts pienākums nekavējoties sniegt saņēmējai karoga valstij datus par trūkumiem un ar drošību saistītu informāciju, kad tiek veikta kuģa nodošana. Direktīvas 6. apsvērumā ir minēti līdzīgi noteikumi par kuģu nodošanu, kurus Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*) ieteikusi savā 2004. gada 20. decembra apkārtrakstā MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 par kuģu nodošanu starp valstīm. Mērķis ir palielināt pārredzamību attiecībās starp karoga valstīm kuģošanas drošības interesēs.

Attiecībā uz kuģiem, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, 6. pantā ir noteikta obligātā informācija, kura jāsaglabā un kurai jābūt brīvi pieejamai. Tā ir šāda:

– dati par kuģi;

– apskašu datumi;

– dati, kas ļauj identificēt sertifikācijā un klasifikācijā iesaistītās atzītās organizācijas (AO);

– dati, kas ļauj identificēt kompetento ostas valsts kontroles iestādi, kura ir inspicējusi kuģi, norādot inspekciju datumus;

– šādu inspekciju rezultāti;

– informācija par nelaimes gadījumiem jūrā.

Turklāt 4. panta 2. punktā noteikts, ka tad, kad cita karoga valsts lūdz informāciju par kuģi, kas iepriekš kuģojis ar kādas dalībvalsts karogu, attiecīgā dalībvalsts tūlīt dara zināmus lūguma iesniedzējai karoga valstij nenovērstos trūkumus un visu citu ar drošību saistīto informāciju. Direktīvas 6. panta g) punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm 12 mēnešus jāsaglabā dati par kuģiem, kuri iepriekš kuģojuši ar to karogu.

Lielākā daļa dalībvalstu ir nodrošinājušas 6. pantā uzskaitītās informācijas publisku pieejamību. Pat Ungārija, kurai vairs nav ar tās karogu kuģojošu tirdzniecības kuģu, ir apstiprinājusi, ka informācija par kuģiem, kas iepriekš kuģojuši ar tās karogu, joprojām ir publiski pieejama. Desmit dalībvalstīs minētā informācija ir pieejama to administrāciju tīmekļa vietnēs, bet dažās administrācijās (Beļģijā, Nīderlandē un Somijā), kurām ir dalīta atbildība ar aģentūru vai inspekciju, minētā informācija ir pieejama abu organizāciju tīmekļa vietnēs. Nīderlande bija paredzējusi, ka arī atzītajām organizācijām, kas strādā tās vārdā, jānodrošina šādas informācijas pieejamība to attiecīgajās tīmekļa vietnēs.

Tomēr dažas administrācijas (Kipra, Portugāle un Zviedrija) apšaubīja vajadzību nodrošināt visu šādu datu pieejamību publiskajās tīmekļa vietnēs, norādot, ka

[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.

direktīvā ir tikai paredzēts, ka šādai informācijai jābūt brīvi pieejamai, ļaujot dalībvalstīm noteikt, cik pamatoti ir publiski šādas informācijas pieprasījumi.

Dalībvalstu darbības novērtējums

Attiecībā uz informācijas pieejamību un tādējādi arī to kuģu darbības pārredzamību, kuri kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, situācija kopš direktīvas piemērošanas ir kļuvusi skaidrāka — ievērojams skaits dalībvalstu publicē minētos datus savas administrācijas tīmekļa vietnē(-ēs) vai vismaz apstiprina, ka var nodrošināt sabiedrībai brīvu piekļuvi šādai informācijai. Turklāt šķiet, ka tas ir bijis stimuls, lai atkārtoti novērtētu jūras reģistra uzturēšanas dzīvotspēju attiecībā uz dažām dalībvalstīm — tas ir būtisks sasniegums.

4.2. Direktīvas 7. pants (karoga valsts veiktas revīzijas)

Ar rezolūciju A.946(23) *IMO* 2004. gada decembrī apstiprināja brīvprātīgas *IMO* dalībvalstu revīzijas sistēmas (*VIMSAS*) izveidi un turpmāku pilnveidošanu. Rezolūcijā A.974(24), kas pieņemta 2005. gada decembrī, tika izklāstīts sistēmas satvars un procedūras. Tās mērķis ir noteikt, kā *IMO* dalībvalstis īsteno piemērojamos obligātos *IMO* instrumentus un nodrošina to izpildi.

Revīziju veic vecākie jūrlietu eksperti no dažādām *IMO* dalībvalstu jūrlietu administrācijām kā salīdzinošu izvērtēšanu, tajā iekļaujot arī nedēļu ilgu inspicēšanu attiecīgajā administrācijā. Visas neatbilstības vai novērotos trūkumus izklāsta nobeiguma ziņojumā. Tajā arī identificē paraugpraksi un jomas, kurās iespējami turpmāki uzlabojumi. Minētajā ziņojumā iekļauj ar administrāciju saskaņotu korektīvās rīcības plānu visu apzināto trūkumu novēršanai.

Direktīvā 2009/21/EK ir noteikts, ka dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai *IMO* revīzijas to administrācijās tiktu veiktas vismaz reizi septiņos gados, un ka revīziju rezultātus tās publicē saskaņā ar saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par konfidencialitāti.

4.2.1. Pieprasījumi veikt brīvprātīgu IMO revīziju

Vairākas dalībvalstis, proti, Apvienotā Karaliste, Dānija, Kipra un Spānija, bija pirmās, kuras pieprasīja *IMO* revīziju un kurās tā tika veikta 2006. gadā. Apvienotā Karaliste, Francija un Kipra piedalījās *VIMSAS* izstrādē — šajās valstīs tika veikta agrāka pārbaude. Dānija bija pirmā, bet Kipra — otrā *IMO* dalībvalsts, kurā veica oficiālu revīziju.

Revīzija ir veikta visās ES piekrastes karoga valstīs, izņemot Portugāli. Tas apstiprināts jaunākajā *IMO* apkārtrakstā par šo tēmu[4]. Turklāt septiņas ES dalībvalstis ir pieprasījušas vai plāno pieprasīt otro revīziju.

4.2.2. Revīziju rezultāti

Lielākajā daļā dalībvalstu revīzijas rezultāti bija pozitīvi un tika saskaņots korektīvās rīcības plāns par visām apzinātajām neatbilstībām, novērojumiem un trūkumiem. Daži no tiem bija vajadzība ieviest stratēģiju *IMO* pienākumu izpildei, valsts tiesību aktu, pamatnostādņu un kontrolsarakstu, kā arī ar atzītām organizācijām noslēgtu līgumu atjaunināšana, cilvēkresursu pārdalīšana un mācību pierādījumu iesniegšana. Šādi trūkumi tika vai tiek novērsti, izstrādājot korektīvās rīcības plānu. No dažām dalībvalstīm saņemtas piezīmes, ka līdzekļi korektīvās darbības veikšanai var nebūt

[4] *IMO* 2013. gada 3. maija apkārtraksts 3372.

tūlītēji pieejami — tā, piemēram, Beļģija norāda, ka šāda rīcība tiek veikta, ciktāl federālajai valstij ir pilnvaras to darīt; Īrijā panākumi to tiesību aktu jomā, kas attiecas uz neizpildītām konvencijām, ir atkarīgi no likumdošanas prioritātēm un grafika.

Revīzijas ir sniegušas šīm dalībvalstīm iespēju tikt revidētām, lai apzinātu jomas, kurās iespējami uzlabojumi to administrācijā, un formulētu veidus, kā novērst šādus trūkumus. Revīzijas pašas par sevi ir līdzeklis standartu paaugstināšanai dalībvalstu administrācijās, un tas ir vērtējams tikai pozitīvi. Tā kā revīziju veic līdzinieki, tā revīzijas novērtēšanā iesaistītajiem dalībniekiem var sniegt arī savstarpējas mācīšanās pieredzi, kuru tie pēc tam var pārņemt savās administrācijās.

4.2.3. Rezultātu publicēšana

Liela daļa dalībvalstu nodrošina revīzijas ziņojuma pieejamību to administrācijas tīmekļa vietnē. Tomēr dažos gadījumos piekļuve šim dokumentam nav tik vienkārša. Citās dalībvalstīs — Beļģijā, Spānijā, Francijā un Īrijā — piekļuve ziņojumam ir ierobežota atbilstīgi *IMO* dalībvalstīm piešķirtajai rīcības brīvībai attiecībā uz to, ciktāl šāds dokuments būtu publiskojams, un direktīvā atzītajiem ierobežojumiem attiecībā uz noteikumiem par konfidencialitāti valstīs.

Dalībvalstu darbības novērtējums

Komisija uzskata, ka ikviena apzinātā neatbilstība vai novērojums vienlaikus ir arī iespēja veikt uzlabojumus, lai dalībvalstu administrācijām būtu vieglāk izpildīt savus karoga valsts pienākumus, jo īpaši attiecībā uz kuģniecības drošību un vides aizsardzību. Dalībvalstis ir izmantojušas pēc revīzijas izstrādāto korektīvo rīcības plānu, lai uzlabotu savu kā karoga valstu darbību.

No tām dalībvalstīm, kurās nav veikta *IMO* revīzija, aktīvs reģistrs ir tikai Portugālei. Komisija aktīvi aicinās PT pieteikties *VIMSAS*.

4.3. Direktīvas 8. pants — sertificēta kvalitātes vadības sistēma

Direktīvas 8. panta 1. punktā ir noteikts, ka līdz 2012. gada 17. jūnijam jāizstrādā, jāīsteno un jāuztur kvalitātes vadības sistēma administrācijas vajadzībām saistībā ar karoga valsts pienākumu operatīvo daļu. Šādai sistēmai jābūt sertificētai atbilstoši starptautiskiem standartiem.

Lielākā daļa administrāciju, kas sniedza atsauksmes, norādīja, ka tās ir ieviesušas minēto sistēmu, un daudzas ir ieguvušas sertifikātu 2012. gadā. Dažas dalībvalstis, piemēram, Grieķija, Spānija, Lietuva, Luksemburga, Latvija un Apvienotā Karaliste, uzsvēra, ka tajās kvalitātes vadības sistēma jau kādu laiku ir darbojusies, pirms ar direktīvu tika ieviesta prasība par sertifikāciju; Apvienotajai Karalistei ir iepriekšējie KVS sertifikāti atbilstoši standartiem ISO 9001:1994 un ISO 9001:2001. Citas dalībvalstis norādīja, ka tās ir ieguvušas īpašus atzinības apliecinājumus — Beļģija norādīja, ka tā ir ieguvusi Korporatīvo karoga valsts pārvaldības balvu. Citās dalībvalstīs šim procesam ir bijusi veicinoša ietekme — Polija norādīja, ka tās jūrniecības biroji Gdiņā un Ščecinā ir ieguvuši sertifikātu 2008. gadā, bet trešais šāds birojs, kas atrodas Slupskā, to ieguva 2009. gadā — kvalitātes vadības sistēmas saskaņošana un sertificēšana visos birojos pabeigta 2011. gadā.

Turpretī dažas dalībvalstis vēl nebija izpildījušas šo prasību. Dažās no tām, proti, Maltā, Nīderlandē un Slovēnijā, paredzams, ka sertifikāts tiks iegūts līdz 2013. gada beigām, vai arī tajās notiek tā iegūšanas process, kā tas ir Kiprā, savukārt citās tas

netiek iegūts personāla un IT resursu trūkuma dēļ (Īrijā) vai iekšēju administratīvu grūtību dēļ (Portugālē). Komisija aktīvi uzrauga, kā attiecīgās dalībvalstis izpilda šo prasību. Kvalitātes vadības sistēmas ārējā sertifikācija ir vēl viens veids, kā nodrošināt, ka dalībvalstu administrācijas kā karoga valstis var ne tikai sniegt kvalitatīvus pakalpojumus savai flotei, bet arī pieprasīt visaugstāko drošuma un vides standartu ievērošanu un ievērot tos pašas starptautiskā un ES līmenī. Praksē dalībvalstis ir izteikušas piezīmi, ka šīs prasības izpilde var arī sniegt iespēju racionalizēt karogu pārvaldību, efektīvāk izmantojot cilvēkresursus un dažus no tiem atbrīvojot citu uzdevumu veikšanai, piemēram, ostas valsts inspekcijai.

Kad notika likumdošanas process saistībā ar priekšlikumu Direktīvai par dažiem karoga valsts atbildības aspektiem attiecībā uz atbilstību 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā un tās izpildi, Komisija apgalvoja, ka Direktīvas 2009/21/EK 8. pantu par sertificētu kvalitātes vadības sistēmu vajadzētu piemērot visām operatīvajām karoga valsts darbībām, pamatojoties uz *IMO* konvenciju vai uz citām konvencijām. Tāpēc Komisija uzskata, ka prasība par sertificētu kvalitātes vadības sistēmu attiecas uz tām operatīvajām darbībām, kas saistītas ar 2006. gada *MLC* konvencijas īstenošanu. Tāpēc tam vajadzētu atspoguļoties dalībvalstu īstenošanas darbībās.

Dalībvalstu darbības novērtējums

Šī prasība paredz vēl vienu neatkarīgu kvalitātes pārbaudi attiecībā uz sistēmām un procedūrām, ko izmanto dalībvalstis kā karoga valstis. Ir ziņots par konkrētiem uzlabojumiem. Ārējā sertifikācijā tika apstiprināts, ka sešās dalībvalstīs kvalitātes vadības sistēma jau ir ieviesta. Vairākās dalībvalstīs ārējo sertifikāciju paredzēts veikt drīzumā, savukārt Īrijā un Portugālē tas ir vēl neatrisināts jautājums, un Komisija aktīvi vērsīsies pie attiecīgajām dalībvalstīm. Tāpēc ārējā visu ES jūrlietu administrāciju sertifikācija saistībā ar visām būtiskajām starptautiskajām konvencijām joprojām nav veikta, un Komisija rīkosies, lai nodrošinātu, ka šī situācija tiek vērsta par labu.

4.4. Direktīvas 8. pants — melnie un pelēkie saraksti

Direktīvas 8. panta 2. punktā noteikts, ka dalībvalstis, kas ir iekļautas melnajā sarakstā vai kas divus gadus pēc kārtas ir iekļautas pelēkajā sarakstā, kuru publicē jaunākajā gada ziņojumā par to, kā ir īstenots Parīzes Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli (*PMoU*), iesniedz Komisijai ziņojumu par to, kā tās darbojas kā karoga valstis, ziņojumā arī norādot un analizējot galvenos prasību neizpildes iemeslus, kuru dēļ kuģis ir aizturēts, un trūkumus, kuru dēļ ir piešķirts melns vai pelēks statuss. Dalībvalsts kā melnajā vai pelēkajā sarakstā iekļaujamas valsts statusu nosaka, pamatojoties uz statistikas datiem par katras karoga valsts kuģiem nepārtrauktā trīs gadu periodā. Tādējādi 2013. gada *PMoU* ziņojumā ir izklāstīti svērtie rezultāti par katru karoga valsti laikposmā no 2010. gada līdz 2012. gadam.

Pašlaik pelēkajā sarakstā ir iekļautas divas dalībvalstis — Bulgārija un Slovākija. Abas dalībvalstis ir iesniegušas analīzi par iemesliem, kuru dēļ tās pastāvīgi tiek izslēgtas no *PMoU* valstu baltā saraksta. Abos gadījumos kopš 2007. gada to kuģu skaits, kuri kuģo ar šo dalībvalstu karogu, ir būtiski samazinājies — Bulgārijas gadījumā pat vairāk nekā par divām trešdaļām. Slovākija nolēma neatjaunot savu reģistrēto kuģojošo kuģu sertifikātus pēc 2012. gada 1. novembra.

Bulgārijas gadījumā, lai gan vispārējā flote ir samazinājusies, no jauna reģistrētie kuģi ir vēl vecāki nekā jau reģistrētie, tādējādi palielinot flotes vidējo vecumu. To, ka

flotes vidējais vecums ir paaugstinājies, atspoguļo palielinātais trūkumu skaits flotē, lai gan ir pieaudzis karoga valsts inspekciju skaits uz vienu kuģi. Bulgārija ir izveidojusi septiņu darbību sarakstu situācijas uzlabošanai.

Dalībvalstis norādīja uz šādu paraugpraksi, ko var īstenot, lai iegūtu baltā saraksta statusu:

– veicot ar to karogu kuģojošo kuģu apskates, karoga valsts inspekcijās ņem vērā *PMoU* kritērijus;

– kuģus nereģistrē, ja divos iepriekšējos gados tos vairāk nekā trīs reizes ir aizturējušas Parīzes vai Tokijas Saprašanās memoranda dalībvalstis vai ASV Krasta apsardze;

– aizturētiem kuģiem ir jāziņo ministrijai vai atzītai organizācijai un jāpiekrīt īpašam apmeklējumam, papildu inspekcijām un revīzijām;

– to kuģu ekspluatantiem, kuriem ir trūkumi, ir jānorāda kompetentajām iestādēm kuģu neatbilstības iemesli;

– mērķtiecīgas ar savu karogu kuģojošo kuģu inspekcijas, tiem iepeldot karoga valsts ostā;

– tiek veicināta neobligāto apskašu veikšana mazākiem kuģiem.

Kopumā pirms un pēc direktīvas ieviešanas ir notikusi ievērojama to kuģu uzlabošanās, kuri kuģo ar ES dalībvalstu karogiem. *PMoU* karoga valstu ***pelēkajā sarakstā*** pēdējo četru gadu laikā attiecīgo dalībvalstu un kandidātvalstu skaits ir samazinājies no sešām līdz pašlaik divām dalībvalstīm, savukārt ***melnajā*** sarakstā nav iekļauta neviena dalībvalsts.

Veidojot melno, pelēko un balto sarakstu, attiecībā uz valstīm ar mazu floti ir grūti noteikt pieņemamu metodi flotu darbības salīdzināšanai. Statistisku apsvērumu dēļ attiecībā uz šādām valstīm vienam sliktam ostas valsts kontroles rezultātam var būt nesamērīgi negatīva ietekme uz karoga valsts darbību — tā kā flote ir maza, slikto rezultātu nevar kompensēt ar labiem rezultātiem citviet, jo ir mazāk kuģu, ko inspicēt. Patiešām, Direktīvas 2009/16/EK par ostas valsts kontroli 15. apsvērumā ir atzītas šādas grūtības, tomēr līdz šim neviena dalībvalsts nav noteikusi darbības novērtējuma veidu, kas būtu pieņemams visiem un salīdzināms starp dažādām ostas valsts kontroles struktūrām. Ar *PMoU* tika izveidota darba grupa (*TF* 31), kuras kompetencē ir jautājumi, kas saistīti ar pašreizējās ostas valsts kontroles jaunā inspekcijas režīma īstenošanu, savukārt ES tika izveidota paralēla grupa, kas cita starpā risina arī šo jautājumu.

Dalībvalstu darbības novērtējums

Par pēdējo laikposmu, par kuru informācija paziņota 2013. gadā, proti, 2010.–2012. gadu, no sākotnējām septiņām dalībvalstīm vai kandidātvalstīm (AT, LT, LV, PL un SK, kā arī BG un RO), par kurām konstatēts, ka to reģistros ir ievērojams skaits neatbilstīgu kuģu, neviena šobrīd nav ieļauta melnajā sarakstā, un tikai divas vēl ir iekļautas pelēkajā sarakstā. Tas ir ievērojams panākums centienos mudināt visas dalībvalstis ņemt vērā vajadzību nodrošināt, lai ar to karogu kuģojošie kuģi būtu atbilstīgi. Patiešām, 6 no 10 nozīmīgākajām karoga valstīm, kas iekļautas jaunākajā baltajā sarakstā, ir ES dalībvalstis, un 15 no tām ir starp 30 nozīmīgākajām karoga valstīm. Komisija turpinās uzraudzīt to atlikušo divu ES dalībvalstu panākumus, kuras joprojām ir iekļautas pelēkajā sarakstā.

4.5. Starptautisko konvenciju ratifikācija

Visas dalībvalstis 2008. gada 9. decembrī sniedza deklarāciju, kurā tās stingri apņēmās ne vēlāk kā līdz 2012. gada 1. janvārim izteikt piekrišanu uzņemties saistības, ko uzliek konkrēts skaits starptautisko konvenciju, kuras norādītas šā ziņojuma pielikumā. Dalībvalstis arī apņēmās ne vēlāk kā līdz 2013. gada 1. janvārim izteikt piekrišanu uzņemties saistības, ko uzliek 2007. gada Starptautiskā Nairobi konvencija par vraku aizvākšanu, vai — tādu valstu gadījumā, kam ir tikai sauszemes robežas, — veikt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģiem, kas kuģo ar to karogu, ir konvencijas līgumslēdzējas valsts izsniegts sertifikāts.

Paziņojumā, kas datēts ar 2010. gada 29. novembri un nosūtīts Padomei, Komisija atgādināja dalībvalstīm par to iepriekšējām saistībām, īpaši uzrunājot tās dalībvalstis, kurām vēl ir jāratificē konkrētas starptautiskās konvencijas, un aicinot ministrus laikus izpildīt dalībvalstu uzņemtās saistības. Situācija attiecībā uz starptautisko konvenciju ratificēšanu, ko veic katra dalībvalsts, 2010. un 2013. gadā ir norādīta attiecīgi pielikuma 1. un 2. tabulā.

Papildus konvencijām, ko dalībvalstis savā deklarācijā bija sākotnēji apņēmušās ratificēt, Komisija pieprasīja informāciju par to, kā tiek ratificēta 1996. gada *HNS*[5] konvencija un tās 2010. gada protokols, kā arī 2006. gada *ILO* Konvencija par darbu jūrniecībā (*MLC*), kuras elementi pārņemti ES tiesībās ar Direktīvu 2009/13/EK[6]. Arī tās ir atspoguļotas pielikuma 1. un 2. tabulā.

Visbeidzot, atsevišķas dalībvalstis atsaucās uz to nostāju attiecībā uz citām konvencijām, piemēram, 2002. gada Atēnu konvenciju par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, 2001. gada Balasta ūdeņu konvenciju un 2009. gada Honkongas Kuģu pārstrādes konvenciju.

Komisijas apsvērumi

Dalībvalstis pārsvarā ir izpildījušas savu apņemšanos piekrist uzņemties saistības, ko tām uzliek konvencijas, kuras ietvertas to deklarācijās, un izskatās, ka tikai divas dalībvalstis, kam ir tikai sauszemes robežas, neveic aktīvus pasākumus, lai ratificētu dažu konvenciju (*SOLAS*, Konvencija par kravas zīmi) protokolus, kas datējami ar 1988. gadu. Ievērojami ir tas, ka 2007. gada Starptautisko Nairobi konvenciju par vraku aizvākšanu, ko 2010. gadā nebija ratificējusi neviena dalībvalsts, tagad ir ratificējušas trīs dalībvalstis un 12 dalībvalstis to pašlaik vēl ratificē. Līdzīga aktivitāte novērojama saistībā ar 1996. gada *HNS* konvenciju un tās 2010. gada protokolu — to ir ratificējušas četras dalībvalstis, un 12 dalībvalstis veic pasākumus, lai to izdarītu. Ratifikācijas intensitāte un tās sagatavošanas pasākumi ir pozitīva tendence, lai gan dalībvalstīm būtu jāsaprot, ka termiņi, kurus tās apņēmās ievērot 2009. gadā, ir beigušies un tām jāvelta divkāršas pūles, lai izpildītu savu deklarāciju. Tām var būt vajadzīgs stimuls, lai to izdarītu, un Komisija norāda, ka tā ierosināja šādu mehānismu, kad pēdējoreiz tika pārskatīta Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli, ko likumdevējs galu galā noraidīja.

Attiecībā uz 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā jānorāda, ka 14 dalībvalstis to jau ir ratificējušas un gaidāms, ka drīz tām pievienosies arī visas pārējās

[5] Starptautiskā konvencija par atbildību un kaitējuma kompensāciju sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru.

[6] Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīva 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK.

dalībvalstis. Kvalitātes vadības sistēmu noteikumi, kas attiecas uz visām operatīvajām karoga valsts darbībām, būs piemērojami arī konvencijām, kas nav *IMO* konvencijas, piemēram, *MLC*, tāpēc ir vēl jo svarīgāk, lai dalībvalstis ratificētu *MLC*. Turklāt, lai nodrošinātu, ka Direktīva 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā, tiek pienācīgi izpildīta, drīz tiks pieņemta direktīva par dažiem karoga valsts atbildības aspektiem attiecībā uz atbilstību 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā un tās izpildi, lai nodrošinātu, ka kuģi, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem, ievēro *MLC* daļas, kuras īstenotas ar Direktīvu 2009/13/EK.

Komisija ir iecerējusi aktīvāk darboties starptautiskā līmenī attiecīgajās jūrniecības organizācijās, kurās tiek pārvaldītas šādas konvencijas.

5. DALĪBVALSTU KĀ KAROGA VALSTU DARBĪBAS VISPĀRĒJAIS NOVĒRTĒJUMS

Direktīvā noteiktā prasība par informācijas brīvu pieejamību un ar dalībvalstu karogiem kuģojošo kuģu darbības datu pārredzamību lielākoties tiek piemērota, un tā var veicināt kuģu nodošanu starp reģistriem. Arī visi iespējamie trūkumi flotē ir vieglāk konstatējami, un vajadzība veikt korektīvus pasākumus ir vieglāk nosakāma.

Attiecībā uz *IMO* karoga valsts revīziju, nodrošinot ziņojuma publisku pieejamību, dalībvalstis dara zināmas savas priekšrocības un trūkumus, kā arī trūkumu novēršanas veidus. Tās uzņemas lielāku publisko pārskatatbildību un var nodrošināt sev iekšējos resursus visu trūkumu novēršanai, lai varētu izpildīt savus pienākumus.

Prasība ieviest sertificētu kvalitātes vadības sistēmu var arī nodrošināt iespēju racionalizēt karoga pārvaldību un efektīvāk izmantot cilvēkresursus.

ES dalībvalstu pakāpeniska svītrošana no Parīzes *MoU* melnā un pelēkā saraksta, sākot no 2007. gada, liecina, ka jūrlietu administrācijas atbildīgi izturas pret saviem pienākumiem, proti, no abām sarakstos iekļautajām dalībvalstīm vienas reģistrā vairs nav kuģojošu kuģu.

Attiecībā uz starptautiskajām jūrlietu konvencijām piekrastes valstis ir parādījušas, ka tās aktīvi virzās uz ratifikāciju, lai gan to deklarētie termiņi, līdz kuriem jāpievienojas konkrētām konvencijām, ne vienmēr ir ievēroti. Ir svarīgi veicināt šādu instrumentu agrīnu stāšanos spēkā un nodrošināt vienlīdzīgus apstākļus jūrlietu jautājumos globālā līmenī. Tas arī liecina par apņemšanos sasniegt konvenciju mērķus un nodrošina, ka ES karoga valstis pastāvīgi ievēro augstus standartus katrā jomā, uz kuru attiecas konvencijas.

6. SECINĀJUMS

Lielākā daļa dalībvalstu pašlaik izpilda Direktīvā 2009/21/EK noteiktās prasības, un Komisija aicina dalībvalstis nodrošināt šīs apņēmības saglabāšanu un turpmāku virzību uz panākumiem.

Ir nepārtraukti jānodrošina augsts darbības līmenis, jo īpaši tāpēc, ka 2013. gada 20. augustā stājās spēkā jauni svarīgi noteikumi jūrnieku dzīves un darba apstākļu jomā, kas ieviesti ar 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (*MLC*) un Direktīvu 2009/13/EK, kurā iekļauti būtiski *MLC* elementi. Līdz ar Direktīvas 2009/13/EK stāšanos spēkā tiks būtiski paplašināta ES karoga valstu

nozīme un pienākums pārbaudīt atbilstību prasībām par obligātajiem jūrnieku dzīves un darba apstākļiem.

Turklāt ES karoga valstīm būs rūpīgi jānovērtē atzītu organizāciju un jebkuru citu tādu organizāciju funkcijas, kurām karoga valstis deleģē inspekcijas pienākumu *MLC* un Direktīvas 2009/13/EK darbības jomās. Svarīga nozīme pienācīgas izpildes nodrošināšanā būs tam, kā minētās organizācijas pārzinās šo specifiskos jautājumus, bet tas būs vēl viens iemesls nodrošināt, lai piemērojamās kvalitātes vadības sistēmas attiektos arī uz šiem jaunajiem karoga valstu pienākumiem.

Kad tika pieņemta Direktīva 2009/21/EK, Komisija pauda nožēlu, ka dalībvalstis nav atzinušas tās sākotnējo priekšlikumu[7] par karoga valsts prasību izpildi. Ja, ņemot vērā apstākļus, nākotnē tas būs pamatoti, Komisija var apsvērt, cik lietderīgi ir ierosināt papildu pasākumus, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis turpina efektīvi un konsekventi izpildīt savus pienākumus kā karoga valstis. Tāpēc, paturot to prātā, Komisija aicina dalībvalstis turpināt darbu, pilnībā ievērojot pašreizējo direktīvu.

[7] COM (2005) 586 galīgā redakcija, 23.11.2005.

Pielikums

1. tabula

Dalībvalstu statuss 2010. gada 30. septembrī attiecībā uz *IMO* konvenciju ratifikāciju

(Avots: Padomes dokuments, atsauces Nr. 15978/1/10 Rev 1, 2010. gada 29. novembris)

	1974. gada SOLAS konvencija	SOLAS 1978. gada protokols	SOLAS 1988. gada protokols	MARPOL 73/78 (I/II pielikums)	MARPOL 73/78 (II pielikums)	MARPOL 73/78 (IV pielikums)	MARPOL 73/78 (V pielikums)	MARPOL 1997. gada protokols (VI pielikums)	1978. gada STCW konvencija	1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas	Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi 1988	1969. gada Konvencija par kuģu tilpības mērīša	1972. gada COLREG konvencija	CLC 1992. gada protokols	FUND92. gada protokols	FUND2003. gada protokols	1976. gada LLMC konvencija	LLMC 1996. gada protokols	2001. gada Konvencija par bunkuriem	2007. gada NAIROBI WRC	1996. HNS konvencija	HNS 2010. gada protokols	2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā	
Piekrastes valstis (23)																								Pavisamkopā (
Beļģija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Bulgārija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					x	18
Horvātija*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	19
Kipra	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x						17
Dānija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Igaunija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Somija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Francija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							17
Vācija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Grieķija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Īrija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Itālija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Latvija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Lietuva	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
Nīderlande	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Polija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Portugāle	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Rumānija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovēnija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x						17
Spānija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Zviedrija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Apvienotā Karaliste	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Kopā (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Valstis, kam ir tikai sauszemes robežas (5)																								
Austrija	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Čehijas Republika	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungārija	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						16
Luksemburga	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovākija	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Kopā (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Pavisamkopā (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*Iekļauta Horvātija (kandidātvalsts), kā arī 1996. gada *HNS* konvencija un tās 2010. gada protokols un 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā, lai atvieglotu salīdzināšanu ar 2. tabulu.

2. tabula

Dalībvalstu statuss attiecībā uz *IMO* un *ILO* starptautisko konvenciju ratifikāciju

(Avots: IMO, konvenciju statuss 2013. gada 30. jūnijā, un ILO, MLC konvencijas statuss 2013. gada 30. jūnijā)

	1974. gada SOLAS konvencija	SOLAS 1978. gada protokols	SOLAS 1988. gada protokols	MARPOL 73/78 (I/II pielikums)	MARPOL 73/78 (II pielikums)	MARPOL 73/78 (IV pielikums)	MARPOL 73/78 (V pielikums)	MARPOL 1997. gada protokols (VI pielikums)	1978. gada STCW konvencija	1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas z	Starptautiskās konvencijas par kravas zīmi 1988	1969. gada Konvencija par kuģu tilpības mērīša	1972. gada COLREG konvencija	CLC 1992. gada protokols	FUND 92. gada protokols	FUND 2003. gada protokols	1976. gada LLMC konvencija	LLMC 1996. gada protokols	2001. gada Konvencija par bunkuriem	2007. gada NAIROBI WRC	1996. HNS konvencija	HNS 2010. gada protokols	2006. gada Konvencija par darbu jūmiecībā	
Piekrastes valstis (23)																								Pavisamkopā (
Beļģija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgārija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Horvātija*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Kipra	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Dānija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Igaunija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Somija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Francija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Vācija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grieķija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Īrija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Itālija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Latvija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Lietuva	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					15
Nīderlande	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugāle	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumānija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovēnija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Spānija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Zviedrija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Apvienotā Karaliste	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Kopā (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Valstis, kam ir tikai sauszemes robežas (5)																								
Austrija	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Čehijas Republika	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungārija	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luksemburga	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovākija	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Kopā (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Pavisamkopā (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

Piezīme. Horvātija iekļauta kā dalībvalsts no 2013. gada 1. jūlija.