KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.12.2013
COM(2013) 916 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie stosowania dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie stosowania dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

Dyrektywa 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery[1] stanowiła część pakietu środków znanych jako „trzeci pakiet na rzecz bezpieczeństwa morskiego", przyjętych w marcu 2009 r. w celu poprawy konkurencyjności sektora, przynosząc korzyści jedynie tym agentom, którzy przestrzegają zasad bezpieczeństwa morskiego, oraz wywierając większą presję na właścicieli statków niespełniających norm.

Cel przedmiotowej dyrektywy ma dwojaki charakter:

a) zapewnienie skutecznego i konsekwentnego wypełniania obowiązków przez państwa członkowskie jako państwa bandery, w szczególności dzięki ustanowieniu na mocy prawa UE obowiązkowego mechanizmu audytu państw bandery Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz wprowadzeniu certyfikacji systemów zarządzania operacyjnego krajowych organów morskich; oraz

b) poprawę bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, w szczególności dzięki zapewnianiu, że żaden z tych statków nie powinien zostać wpisany na czarną listę lub szarą listę przewidzianą w Memorandum paryskim w sprawie inspekcji państwa portu.

Wymagania nałożone na państwa członkowskie jako państwa bandery wprowadzone przedmiotową dyrektywą przedstawiono wraz z uwagami Komisji w sekcji 4 niniejszego sprawozdania.

Państwa członkowskie złożyły także wspólne oświadczenie, w którym wyraziły zgodę na związanie się konwencjami międzynarodowymi nakładającymi obowiązki na państwa bandery oraz na stosowanie kodeksu IMO dotyczącego wdrażania jego obowiązkowych instrumentów, mających na celu zapewnienie posiadania przez organy krajowe zasobów i uprawień państw bandery niezbędnych do wypełniania ich międzynarodowych zobowiązań.

2. TRANSPOZYCJA

10 państw członkowskich[2] transponowało przedmiotową dyrektywę w wyznaczonym terminie, tj. do dnia 17 czerwca 2011 r. (do dnia 1 lipca 2013 r. w przypadku Chorwacji), 11 państw członkowskich uczyniło to przed końcem 2011 r., natomiast pozostałe państwa członkowskie przekroczyły termin transpozycji o ponad 6

[1] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

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

miesięcy. W związku z tym większość państw członkowskich dokonała transpozycji w wyznaczonym terminie lub wkrótce po jego upływie.

3. INFORMACJE WYKORZYSTANE DO SPORZĄDZENIA SPRAWOZDANIA

W myśl art. 9 przedmiotowej dyrektywy Komisja zobowiązana jest do przedstawiania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania dotyczącego jej stosowania, w którym musi zawrzeć ocenę działalności państw członkowskich jako państw bandery.

W niniejszym sprawozdaniu uwzględniono informacje otrzymane od 25 państw członkowskich UE[3].

4. STATUS I UWAGI KOMISJI

4.1. Stosowanie art. 4 i 6 w odniesieniu do przejrzystości transferu statku podnoszącego banderę państwa członkowskiego

Na mocy art. 4 państwa członkowskie zobowiązane są zapewnić przestrzeganie obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych przez statki pływające pod ich banderą. W artykule tym określono także podstawowe kontrole w zakresie bezpieczeństwa, przeprowadzane gdy statek zmienia banderę państwa, oraz nałożono wymóg natychmiastowego dostarczenia danych na temat niezgodności i informacji dotyczących bezpieczeństwa otrzymującemu państwu bandery, w przypadku transferu statku. W obrębie motywów (w motywie 6) odniesiono się do podobnych przepisów dotyczących transferu statków, zalecanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w swoich okólnikach MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie transferu statków między państwami. Wprowadzenie w życie wspomnianych zaleceń ma na celu zwiększenie przejrzystości stosunków między państwami bandery, mając na uwadze bezpieczeństwo morskie.

W odniesieniu do statków podnoszących banderę danego państwa członkowskiego w art. 6 określono minimalny zakres informacji, jakie muszą być przechowywane i w każdej chwili dostępne. Informacje te obejmują:

– dane statku;

– daty przeprowadzonych przeglądów;

– dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku;

– dane identyfikacyjne właściwego organu inspekcji państwa portu, który dokonywał inspekcji statku, oraz daty takich inspekcji;

– wyniki takich inspekcji;

– informacje dotyczące wypadków morskich.

Ponadto art. 4 ust. 2 stanowi, że jeżeli inne państwo bandery wystąpi o informacje dotyczące statku, który wcześniej podnosił banderę danego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, którego to dotyczy, niezwłocznie przekazuje temu innemu państwu bandery, które występuje z takim wnioskiem, szczegółowe informacje na

[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.

temat nieusuniętych niezgodności i wszelkie inne stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa. Na mocy art. 6 lit. g) państwa członkowskie zobowiązane są do zachowywania rejestrów statków, które wcześniej pływały pod ich banderą przez 12 miesięcy.

Większość państw członkowskich udostępniła informacje wymienione w art. 6 do wiadomości publicznej. Nawet Węgry, które nie posiadają już handlowych statków morskich pływających pod ich banderą, potwierdziły, że informacje dotyczące statków, które wcześniej pływały pod ich banderą, nadal są ogólnodostępne. W przypadku 10 państw członkowskich informacje te można znaleźć na stronach internetowych ich administracji, a w odniesieniu do niektórych administracji (Belgii, Finlandii i Niderlandów), w przypadku których obowiązek ten wypełniany jest wspólnie z agencją lub inspektoratem, informacje te można znaleźć na stronach internetowych obu organizacji. Niderlandy rzeczywiście stwierdziły, że uznane organizacje działające w ich imieniu także powinny udostępniać takie informacje na swoich stronach internetowych.

Niektóre administracje (Cypru, Portugalii i Szwecji) zakwestionowały jednak potrzebę umieszczania wszystkich tych informacji na publicznie dostępnych stronach internetowych, wskazując, że w dyrektywie przewidziano jedynie, że informacje te powinny być dostępne w każdej chwili, pozwalając państwom członkowskim na określenie stosowności każdego żądania publicznego udostępnienie informacji.

Ocena wyników działalności państw członkowskich

W odniesieniu do dostępności informacji, a co za tym idzie do przejrzystości działań statków podnoszących banderę danego państwa członkowskiego, sytuacja stała się bardziej przejrzysta od daty stosowania przedmiotowej dyrektywy, ponieważ spora liczba państw członkowskich umieściła dane na stronach internetowych swoich administracji lub potwierdziła, że dane te mogą w każdej chwili zostać publicznie udostępnione. Ponadto wydaje się, że w przypadku niektórych państw członkowskich działanie to zachęciło do ponownej oceny zasadności prowadzenia rejestru morskiego, co stanowi istotny postęp.

4.2. Artykuł 7 (audyt państwa bandery)

W grudniu 2004 r. na mocy rezolucji A.946(23) IMO zatwierdziła ustanowienie i dalszy rozwój dobrowolnego mechanizmu audytu państw członkowskich IMO (VIMSAS). Na mocy rezolucji A.974(24), przyjętej w grudniu 2005 r., określono ramy i procedury stosowania tego mechanizmu. Jego celem jest określenie zakresu, w jakim państwa członkowskie IMO wdrażają i egzekwują stosowne obowiązkowe instrumenty IMO.

Audyt przeprowadzany jest przez starszych ekspertów ds. morskich pochodzących z różnych administracji morskich państw członkowskich IMO i przybiera formę wzajemnej oceny obejmującej tygodniową kontrolę danej administracji. W sprawozdaniu końcowym ujmuje się wszelkie niezgodności lub zaobserwowane niedoskonałości. W sprawozdaniu tym identyfikuje się także najlepsze praktyki oraz obszary, które wymagają dalszych prac. Zawiera ono uzgodniony z administracją plan działań naprawczych, mający na celu usunięcie wszelkich zidentyfikowanych niedoskonałości.

Dyrektywa 2009/21/WE stanowi, że państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające przeprowadzenie audytu IMO swoich administracji co

najmniej raz na siedem lat i publikują wyniki tego audytu zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

4.2.1. Wnioski o dobrowolne przeprowadzenie audytu IMO

Szereg państw członkowskich, a mianowicie Dania, Cypr, Hiszpania i Zjednoczone Królestwo, jako pierwsze złożyły wniosek o przeprowadzenie audytu IMO i zostały poddane temu audytowi w 2006 r. Zjednoczone Królestwo, Francja i Cypr uczestniczyły w opracowywaniu dobrowolnego mechanizmu audytu państw członkowskich IMO poprzez poddanie się wcześniejszej kontroli. Dania była pierwszym państwem członkowskim IMO, w którym formalnie przeprowadzono audyt, a Cypr drugim.

Oprócz Portugalii wszystkie państwa przybrzeżne UE będące państwami bandery UE zostały poddane audytowi. Potwierdzono to w ostatnim okólniku IMO dotyczącym tej kwestii[4]. Ponadto siedem państw członkowskich UE poprosiło o przeprowadzenie drugiego audytu lub zamierza o to wnioskować.

4.2.2. Wyniki przeprowadzonych audytów

W przypadku większości państw członkowskich wykazano pozytywne wyniki przeprowadzonych audytów oraz uzgodniono plan działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich zidentyfikowanych niezgodności, uwag i niedoskonałości. Obejmowały one odniesienie się do potrzeby opracowania strategii dotyczącej spełnienia obowiązków IMO; aktualizacji krajowych przepisów, wytycznych i list kontrolnych oraz umów z uznanymi organizacjami; realokacji zasobów ludzkich, a także dostarczenia dokumentów potwierdzających odbyte szkolenia. Takie niezgodności zostały usunięte lub są usuwane w ramach planu działań naprawczych. Kilka państw członkowskich stwierdziło, że środki podejmowane w celu wprowadzenia działań naprawczych mogą nie być natychmiastowo dostępne: tak więc Belgia wskazuje, że działania te mogą zostać podjęte pod warunkiem, że państwo federalne posiada do tego uprawnienia; w przypadku Irlandii postęp w zakresie prawodawstwa krajowego w sprawie zaległych konwencji jest zależny od priorytetów legislacyjnych i harmonogramu.

Przeprowadzone audyty stworzyły tym państwom członkowskim, które były przedmiotem wspomnianych audytów, możliwość zidentyfikowania obszarów ewentualnej poprawy w ich administracji oraz określenia sposobów eliminowania takich niedoskonałości. Audyty te, jako takie, stanowią sposób podnoszenia standardów w obrębie administracji państw członkowskich, co powinno zostać przyjęte z zadowoleniem. Ponieważ audyt przeprowadzany jest na zasadzie wzajemnej oceny, może stwarzać możliwość wzajemnego uczenia się dla wszystkich uczestniczących w ocenie audytowej, co może zostać następnie przez nich wykorzystane w ich administracjach.

4.2.3. Publikacja wyników

Znaczny odsetek państw członkowskich udostępnia sprawozdanie z przeprowadzonego audytu na stronach internetowych swoich administracji. Mimo to w niektórych przypadkach dostęp do tego dokumentu nie jest łatwy. W przypadku innych państw członkowskich, a mianowicie Belgii, Hiszpanii, Francji i Irlandii, dostęp do sprawozdania jest ograniczony w związku ze swobodą państw członkowskich IMO do decydowania o zakresie, w jakim dokument ten powinien

[4] Pismo okólne IMO nr 3372 z dnia 3 maja 2013 r.

być udostępniany publicznie, a także zgodnie z ograniczeniami przyjętymi w dyrektywie w odniesieniu do przepisów krajowych dotyczących poufności.

Ocena wyników działalności państw członkowskich

Komisja postrzega każdą identyfikację niezgodności lub spostrzeżeń za środek mający na celu poprawę, która spowoduje, że administracje państw członkowskich znajdą się w lepszej sytuacji pod względem wywiązywania się z obowiązków jako państw bandery, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska. Państwa członkowskie wykorzystały plan działań naprawczych opracowany po zakończeniu audytu do poprawy swojego funkcjonowania jako państw bandery.

Spośród tych państw członkowskich, które nie były przedmiotem audytu, jedynie Portugalia prowadzi aktywny rejestr. Komisja będzie aktywnie dążyła do tego, aby Portugalia skorzystała z dobrowolnego mechanizmu audytu państw członkowskich IMO.

4.3. Artykuł 8: certyfikowany system zarządzania jakością

W art. 8 ust. 1 przewiduje obowiązek opracowania, wdrożenia i utrzymywania systemu zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez administrację oraz ukończenia wymienionych działań przed dniem 17 czerwca 2012 r. Taki system powinien być certyfikowany zgodnie z międzynarodowymi normami.

Większość administracji, które przekazały informacje zwrotne, wykazała, że zrealizowała te działania, a znaczna ich część otrzymała certyfikację w 2012 r. Niektóre z nich, a mianowicie administracje Grecji, Hiszpanii, Litwy, Luksemburga, Łotwy i Zjednoczonego Królestwa, podkreśliły, że już od jakiegoś czasu posiadały funkcjonujące systemy zarządzania jakością, zanim jeszcze na mocy dyrektywy wprowadzono wymóg certyfikacji; w przypadku Zjednoczonego Królestwa utrzymano wcześniejsze certyfikaty systemu zarządzania jakością w ramach norm ISO 9001:1994 i ISO 9001:2001. Pozostałe administracje wykazały, że otrzymały szczególne wyróżnienia – Belgia zwróciła uwagę, że jest posiadaczem *Corporate Flag State Governance Award*. W przypadku innych administracji proces ten miał korzystny wpływ: Polska zwróciła uwagę, że jej urzędy morskie w Gdyni i Szczecinie otrzymały certyfikację w 2008 r., a trzeci urząd w Słupsku otrzymał certyfikację w 2009 r. – harmonizację i certyfikację systemu zarządzania jakością we wszystkich urzędach uzyskano w 2011 r.

Niektóre państwa członkowskie nie spełniły natomiast jeszcze tego wymogu. Niektóre z nich, a mianowicie Malta, Niderlandy i Słowenia, oczekują przyznania certyfikacji pod koniec 2013 r. lub są w trakcie tego procesu (jak ma to miejsce w przypadku Cypru), natomiast pozostałe państwa członkowskie nie ubiegają się o przyznanie certyfikacji z uwagi na niedobór pracowników i zasobów IT (Irlandia) lub z uwagi na wewnętrzne trudności administracyjne (Portugalia). Komisja aktywnie nadzoruje państwa członkowskie, których to dotyczy, w zakresie tego wymogu. Zewnętrzna certyfikacja systemu zarządzania jakością stanowi kolejny środek zapewniający administracjom państw członkowskich będących państwami bandery możliwość nie tylko świadczenia wysokiej jakości usług dla swoich flot, ale także wymagania i egzekwowania najwyższych norm bezpieczeństwa i norm środowiskowych na szczeblu międzynarodowym i unijnym. W ujęciu praktycznym państwa członkowskie stwierdziły, że spełnienie tego wymogu może także

umożliwić racjonalizację zarządzania banderą, zapewniając lepsze wykorzystanie zasobów ludzkich i umożliwiając przeniesienie części tych zasobów na inne zadania, takie jak inspekcja państwa portu.

W trakcie procesu legislacyjnego odnośnie do wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie określonych zobowiązań państwa bandery w zakresie zgodności i egzekwowania postanowień Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Komisja stwierdziła, że art. 8 dyrektywy 2009/21/WE dotyczący certyfikowanego systemu zarządzania jakością powinien mieć zastosowanie do wszelkich działań operacyjnych związanych z państwem bandery, zarówno w oparciu o IMO, jak również inne konwencje. W związku z tym w opinii Komisji wymóg certyfikacji systemu zarządzania jakością ma zastosowanie do działań operacyjnych związanych z wdrożeniem konwencji MLC 2006. W rezultacie powinno znaleźć to odzwierciedlenie w działaniach wdrażających państw członkowskich.

Ocena wyników działalności państw członkowskich

Powyższy wymóg stanowi kolejne niezależne narzędzie kontroli jakości systemów i procedur wykorzystywanych przez państwa członkowskie podczas pełnienia funkcji państw bandery. Odnotowano znaczną poprawę. W przypadku sześciu państw członkowskich zewnętrzna certyfikacja potwierdziła funkcjonowanie systemów zarządzania jakością. Niektóre państwa członkowskie oczekują przyznania certyfikacji w najbliższym czasie, natomiast w przypadku Irlandii i Portugalii kwestia ta pozostaje otwarta, a Komisja będzie aktywnie monitorować państwa członkowskie, których to dotyczy. Proces przyznawania zewnętrznej certyfikacji wszystkim administracjom morskim UE w odniesieniu do wszelkich stosownych konwencji międzynarodowych nie został zatem jeszcze ukończony, a Komisja podejmie działania, aby zagwarantować, że zostanie to naprawione.

4.4. Artykuł 8: czarne i szare listy

Zgodnie art. 8 ust. 2 wymaga się, aby te państwa członkowskie, które są wpisane na czarną listę lub przez dwa kolejne lata były wpisane na szarą listę publikowaną w najnowszym sprawozdaniu rocznym Memorandum paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu (memorandum paryskie), dostarczały Komisji sprawozdanie z własnej działalności jako państw bandery, w którym określą główne przyczyny braku zgodności, jakie doprowadziły do zatrzymań i niezgodności skutkujących wpisaniem na czarną lub szarą listę i dokonają ich analizy. O wpisaniu państwa członkowskiego na czarną lub szarą listę decydują statystyki dotyczące statków należących do każdego z państw bandery w okresie trzyletniego cyklu. W związku z powyższym w sprawozdaniu memorandum paryskiego z 2013 r. wyszczególniono średnie wyniki z podziałem na poszczególne państwa bandery dotyczące okresu 2010–2012.

Obecnie na szarej liście widnieją dwa państwa: Bułgaria i Słowacja. Oba wspomniane państwa członkowskie przedstawiły analizę przyczyn, dla których nadal pozostają wyłączone z białej listy państw memorandum paryskiego. Od 2007 r. w obu przypadkach liczba statków podnoszących bandery tych państw znacznie spadła, przy czym o ponad dwie trzecie w przypadku Bułgarii. Słowacja podjęła decyzję o nieodnawianiu certyfikatów dla swoich zarejestrowanych statków morskich po dniu 1 listopada 2012 r.

W przypadku Bułgarii, mimo że całkowita wielkość floty uległa zmniejszeniu, nowo zarejestrowane statki są jeszcze starsze niż statki uprzednio zarejestrowane, co podnosi średnią wieku floty. Wspomniany wyższy średni wiek znajduje

odzwierciedlenie w większej liczbie niezgodności dotyczących floty, mimo zwiększonej liczby inspekcji państwa bandery przypadających na jeden statek. Bułgaria opracowała obecnie listę siedmiu działań w celu naprawy tej sytuacji.

Państwa członkowskie wskazały na następujące najlepsze praktyki, jakie mogą zostać wprowadzone, w celu uzyskania statusu wpisanych na białą listę:

– inspekcje państw bandery uwzględniają kryteria memorandum paryskiego podczas przeprowadzania przeglądów statków pływających pod ich banderą;

– statki nie są rejestrowane, jeżeli w dwóch poprzednich latach zostały zatrzymane więcej niż 3 razy przez państwa członkowskie memorandum paryskiego lub tokijskiego, bądź też przez straż przybrzeżną Stanów Zjednoczonych.

– zatrzymane statki mają obowiązek sporządzenia sprawozdania dla ministerstwa lub uznanej organizacji oraz staną się przedmiotem specjalnej wizyty, dodatkowych inspekcji i audytów;

– agenci statków, których dotyczą niezgodności, mają obowiązek zdać sprawozdanie właściwym organom w sprawie przyczyn, dla których wystąpił brak zgodności;

– przeprowadzanie ukierunkowanych inspekcji własnych statków podczas wchodzenia do portu państwa bandery;

– zaleca się, aby mniejsze statki poddawane były nieoficjalnym przeglądom.

Ogółem odnotowano znaczną poprawę w odniesieniu do statków pływających pod banderami państw członkowskich UE w okresie do wprowadzenia przedmiotowej dyrektywy oraz w okresie, który nastąpił po jej wprowadzeniu. W ramach ***szarej listy*** państw bandery memorandum paryskiego na przestrzeni ostatnich czterech lat liczba państw członkowskich i krajów kandydujących spadła z sześciu do aktualnie dwóch państw członkowskich, natomiast obecnie żadne państwo członkowskie nie jest wpisane na ***czarną*** listę.

Jeżeli chodzi o państwa posiadające niewielkie floty, w trakcie opracowywania czarnych, szarych i białych list występują trudności w zakresie ustanawiania dopuszczalnej metody porównywania działalności flot. Ze względów statystycznych, w przypadku takich państw, każdy słaby wynik kontroli przeprowadzanej przez państwo portu może mieć nieproporcjonalnie negatywny wpływ na działalność danego państwa bandery – ponieważ państwa te posiadają niewielkie floty, dobre wyniki uzyskane w innych obszarach nie mogą przysłonić słabego wyniku z uwagi na mniejszą liczbę statków poddawanych inspekcjom. W motywie 15 dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu rzeczywiście potwierdzono występowanie takich trudności; do chwili obecnej żadne z państw członkowskich nie ustaliło jednak metody oceny działalności, która byłaby dopuszczalna dla wszystkich i porównywalna dla różnych organów kontroli państwa portu. W ramach memorandum paryskiego utworzono grupę zadaniową (TF 31), która ma przyjrzeć się kwestiom związanym z wdrażaniem obecnego nowego systemu inspekcji w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, natomiast w UE utworzono równoległą grupę, która także zajmie się między innymi tą kwestią.

Ocena wyników działalności państw członkowskich

W odniesieniu do końcowego okresu objętego sprawozdaniem z 2013 r., a mianowicie lat 2010–2012, żadne spośród początkowych 7 państw członkowskich lub krajów kandydujących (AT, LT, LV, PL i SK, a także BG i RO), odnotowanych jako posiadające w swoich rejestrach znaczną liczbę niezgodnych z wymogami statków, nie jest obecnie wpisane na czarną listę i jedynie 2 państwa widnieją na szarej liście. Oznacza to znaczny postęp w motywowaniu wszystkich państw członkowskich do odniesienia się do potrzeby zapewnienia zgodności z wymogami statków pływających pod ich banderą. Rzeczywiście 6 spośród 10 najlepiej notowanych państw bandery znajdujących się na ostatniej białej liście to państwa członkowskie UE, przy czym 15 państw członkowskich widnieje pośród 30 najlepiej notowanych państw bandery. Komisja nadal będzie monitorowała postępy pozostałych dwóch państw członkowskich UE, które wciąż znajdują się na szarej liście.

4.5. Ratyfikacja konwencji międzynarodowych

Dnia 9 grudnia 2008 r. wszystkie państwa członkowskie złożyły oświadczenie, zgodnie z którym zobowiązały się do wyrażenia zgody, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2012 r., na to, aby określona liczba konwencji międzynarodowych, wyszczególnionych w załączniku do niniejszego sprawozdania, stała się dla nich wiążąca. Państwa członkowskie przyjęły takie samo zobowiązanie do wyrażenia zgody, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2013 r., na to, aby Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków z 2007 r. stała się dla nich wiążąca, lub, w przypadku państw śródlądowych, do podjęcia środków niezbędnych do zapewnienia, aby statki podnoszące ich banderę posiadały certyfikat wydany przez państwo będące stroną tej konwencji.

Pismem z dnia 29 listopada 2010 r., przekazanym Radzie, Komisja przypomniała państwom członkowskim o ich poprzednim zobowiązaniu, wskazując na te państwa członkowskie, które dotychczas nie ratyfikowały niektórych konwencji międzynarodowych oraz wzywając ministrów do wypełnienia zobowiązań podjętych przez państwa członkowskie w stosownym terminie. Sytuacja w zakresie ratyfikacji konwencji międzynarodowych przez poszczególne państwa członkowskie w 2010 r. i 2013 r. została przedstawiona odpowiednio w tabelach 1 i 2 w załączniku.

Oprócz wspomnianych konwencji, do ratyfikowania których państwa członkowskie same zobowiązały się w swoim oświadczeniu, Komisja dążyła do uzyskania informacji dotyczących ratyfikacji konwencji HNS[5] z 1996 r. i jej protokołu z 2010 r. oraz Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu (MLC) z 2006 r., których elementy wprowadzono do prawa UE dyrektywą 2009/13/WE[6]. Konwencje te także uwzględniono w tabelach 1 i 2 w załączniku.

Ponadto poszczególne państwa członkowskie odniosły się do swojego stanowiska w sprawie pozostałych konwencji, takich jak Konwencja ateńska w sprawie przewozu

[5] Międzynarodowa konwencja w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych.

[6] Dyrektywa 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE.

morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r., Międzynarodowa konwencja o kontroli i zarządzaniu wodami balastowymi oraz osadami ze statków z 2001 r. oraz Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 r. (konwencja z Hongkongu).

Uwagi Komisji

Państwa członkowskie ogólnie wypełniły swoje zobowiązania do wyrażenia zgody na związanie się konwencjami, o których mowa w ich oświadczeniu, i wygląda na to, że tylko dwa śródlądowe państwa członkowskie nie podjęły aktywnych działań w kierunku ratyfikacji protokołów niektórych konwencji (konwencji SOLAS i Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych) z 1988 r. Zwraca uwagę fakt, że o ile żadne z państw członkowskich nie ratyfikowało w 2010 r. Międzynarodowej konwencji o usuwaniu wraków z 2007 r., obecnie ratyfikowały ją 3 państwa członkowskie, a kolejne 12 państw jest w trakcie tego procesu. Podobne działania można zauważyć w odniesieniu do konwencji HNS z 1996 r. i jej protokołu z 2010 r., w przypadku których 4 państwa członkowskie już ratyfikowały te dokumenty, a kolejne 12 podjęło kroki, by to uczynić. Podjęcie działań w zakresie ratyfikacji i przygotowań do ratyfikacji stanowi pozytywną zmianę, aczkolwiek państwa członkowskie powinny uwzględnić fakt, iż terminy, do których dotrzymania same się zobowiązały w 2009 r., już upłynęły i powinny podwoić swoje starania, aby dotrzymać swojego zobowiązania. Może to wymagać pewnej motywacji i Komisja pragnie zwrócić uwagę, że zaproponowała taki mechanizm podczas ostatniego przeglądu dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, który ostatecznie został odrzucony przez prawodawcę.

14 państw członkowskich ratyfikowało już Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. i oczekuje się, że wszystkie pozostałe państwa członkowskie wkrótce podążą za ich przykładem. Przepisy dotyczące systemów zarządzania jakością, które mają zastosowanie do wszelkich działań operacyjnych związanych z państwem bandery, będą także mieć zastosowanie do konwencji obowiązujących poza IMO, takich jak konwencja MLC, więc ratyfikacja konwencji MLC przez państwa członkowskie ma nawet większe znaczenie. Ponadto w celu zapewnienia właściwego wykonania dyrektywy 2009/13/WE wdrażającej Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., wkrótce przyjęta zostanie dyrektywa w sprawie określonych zobowiązań państwa bandery w zakresie zgodności i egzekwowania postanowień Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., aby statki podnoszące banderę państw członkowskich UE przestrzegały tych postanowień konwencji MLC, które zostały wdrożone dyrektywą 2009/13/WE.

Komisja zamierza podjąć bardziej aktywne działania na szczeblu międzynarodowym w stosownych organizacjach morskich, które zajmują się stosowaniem tych konwencji.

5. OGÓLNA OCENA DZIAŁALNOŚCI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH JAKO PAŃSTW BANDERY

Wprowadzony przedmiotową dyrektywą wymóg w sprawie dostępnych w każdej chwili informacji i przejrzystości danych dotyczących działalności statków pływających pod banderami państw członkowskich w znacznym stopniu jest stosowany i może przyczynić się do ułatwiania transferu statków między rejestrami.

Wszelkie ewentualne niedoskonałości w odniesieniu do floty są także łatwiej rozpoznawalne, a potrzeba podjęcia działań naprawczych szybciej identyfikowana.

Jeśli chodzi o audyt IMO państw bandery, państwa członkowskie, dzięki publicznemu udostępnieniu sprawozdań, otwarcie przyznają się zarówno do swoich mocnych stron, jak i do swoich niedoskonałości, a także do sposobów, jakie stosują celem eliminacji tych niedoskonałości. Stają się w większym stopniu odpowiedzialne wobec opinii publicznej i mogą mieć wewnętrzny argument do pozyskiwania środków mających na celu usuwanie niezgodności, aby wywiązać się ze swoich obowiązków.

Wymóg dotyczący certyfikowanego systemu zarządzania jakością może także stworzyć możliwość racjonalizacji procesów zarządzania banderą oraz lepszego wykorzystania zasobów ludzkich.

Stopniowe wykreślanie państw członkowskich UE z czarnej i szarej listy memorandum paryskiego od 2007 r. oznacza, że administracje morskie poważnie traktują swoje obowiązki, o czym świadczy fakt, że spośród dwóch państw członkowskich widniejących na tych listach, jedno nie posiada już statków morskich w swoim rejestrze.

Jeśli chodzi o międzynarodowe konwencje morskie, państwa przybrzeżne wykazały aktywność w dążeniu do ratyfikacji, mimo że deklarowane terminy przystąpienia do określonych konwencji nie we wszystkich przypadkach zostały dotrzymane. Jest to konieczne dla ułatwienia wcześniejszego wejścia w życie takich instrumentów oraz dla zapewnienia równych warunków działania w kwestiach morskich na szczeblu światowym. Świadczy to również o zaangażowaniu w realizację celów konwencji i zapewnia utrzymywanie przez państwa bandery UE wysokiego standardu w każdym z obszarów objętych tymi konwencjami.

6. WNIOSEK

Większość państw członkowskich obecnie spełnia wymagania określone w dyrektywie 2009/21/WE, a Komisja zachęca państwa członkowskie do zagwarantowania, że utrzymają taki stopień zaangażowania i będą czynić dalsze postępy.

Utrzymywanie wysokiego poziomu osiąganych wyników jest tym bardziej konieczne, że dnia 20 sierpnia 2013 r. wchodzą w życie nowe ważne przepisy w zakresie warunków życia i pracy marynarzy na pokładzie w oparciu o Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. (konwencję MLC) oraz dyrektywę 2009/13/WE, która zawiera istotne elementy konwencji MLC. Wraz z wejściem w życie dyrektywy 2009/13/WE rola i obowiązki państw bandery UE w zakresie kontroli przestrzegania minimalnych warunków życia i pracy marynarzy na pokładzie zostaną w znacznym stopniu rozszerzone.

Ponadto państwa bandery UE będą musiały dokonać dokładnej oceny roli uznanych organizacji i wszelkich innych organizacji, którym przekazywane są funkcje inspekcji przez państwa bandery w zakresie konwencji MLC i dyrektywy 2009/13/WE. Wiedza tych organizacji w zakresie wspomnianych szczegółowych kwestii ma kluczowe znaczenie dla należytego egzekwowania, co stanowi kolejny powód, dla którego należy zapewnić, aby stosowne systemy zarządzania jakością obejmowały także tego rodzaju nowe obowiązki państw bandery.

W czasie przyjmowania dyrektywy 2009/21/WE Komisja ubolewała, że jej pierwotny wniosek[7] w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery nie został poparty przez państwa członkowskie. Gdyby okoliczności zagwarantowały to w przyszłości, Komisja może rozważyć zalety zaproponowania dalszych środków w celu zapewnienia skutecznego i konsekwentnego wypełniania swoich obowiązków przez państwa członkowskie jako państwa bandery. Mając to na względzie, Komisja zachęca więc państwa członkowskie do kontynuowania działań w zakresie pełnego przestrzegania przepisów obecnej dyrektywy.

[7] COM(2005) 586 final z 23.11.2005.

Załącznik

Tabela 1

Status ratyfikacji przez państwa członkowskie stosownych konwencji IMO na dzień 30 września 2010 r.

(Źródło: dokument Rady nr 15978/1/10 Rev 1 z dnia 29 listopada 2010 r.)

	Konwencja SOLAS 74	Protokół SOLAS 78	Protokół SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Załącznik I/II)	MARPOL 73/78 (Załącznik III)	MARPOL 73/78 (Załącznik IV)	MARPOL 73/78 (Załącznik V)	Protokół MARPOL 97 (Załącznik VI)	Konwencja STCW 78	Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych 66	Protokół o liniach ładunkowych 88	Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków 69	Konwencja COLREG 72	Protokół CLC 92	Protokół FUND 92	Protokół FUND 2003	Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie 76	Protokół o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie 96	Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi 01	Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków 2007	Konwencja HNS 96	Protokół HNS 2010	Konwencja o pracy na morzu 2006	Ogółem (23)
Państwa przybrzeżne (23)																								
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bułgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Chorwacja *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Cypr	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Dania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Francja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Niemcy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grecja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Włochy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Łotwa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Litwa	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
Niderlandy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugalia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumunia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Słowenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Hiszpania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Szwecja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Zjednoczone Królestwo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Suma cząstkowa (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Państwa śródlądowe (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x			x	x		x	x										10
Republika Czeska	x	x		x	x	x	x			x	x		x	x										10
Węgry	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					17
Słowacja	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x										12
Suma cząstkowa (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Ogółem (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*Uwzględnienie Chorwacji (kraju kandydującego) oraz konwencji HNS z 1996 r. i protokołu z 2010 r., a także Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. w celu ułatwienia porównania z tabelą 2.

Tabela 2

Status ratyfikacji przez państwa członkowskie stosownych konwencji IMO i konwencji międzynarodowych MOP

(Źródło: IMO, status konwencji na dzień 30 czerwca 2013 r. oraz MOP, status konwencji MLC na dzień 30 czerwca 2013 r.)

	Konwencja SOLAS 74	Protokół SOLAS 78	Protokół SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Załącznik I/II)	MARPOL 73/78 (Załącznik III)	MARPOL 73/78 (Załącznik IV)	MARPOL 73/78 (Załącznik V)	Protokół MARPOL 97 (Załącznik VI)	Konwencja STCW 78	Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych 66	Protokół o liniach ładunkowych 88	Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków 69	Konwencja COLREG 72	Protokół CLC 92	Protokół FUND 92	Protokół FUND 2003	Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie 76	Protokół o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie 96	Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi 01	Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków 2007	Konwencja HNS 96	Protokół HNS 2010	Konwencja o pracy na morzu (MLC)	Ogółem (23)
Państwa przybrzeżne (23)																								
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bułgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Chorwacja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Cypr	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Dania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Francja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Niemcy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grecja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Włochy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Łotwa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Litwa	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
Niderlandy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Polska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugalia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumunia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Słowenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Hiszpania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Szwecja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Zjednoczone Królestwo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Suma cząstkowa (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Państwa śródlądowe (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Republika Czeska	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Węgry	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
Słowacja	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Suma cząstkowa (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Ogółem (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Uwaga: uwzględnienie Chorwacji jako państwa członkowskiego od dnia 1 lipca 2013 r.