COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

pe tema aplicării Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion

(Text cu relevanță pentru SEE)

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

pe tema aplicării Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Directiva 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion[1] a făcut parte dintr-un pachet de măsuri, cunoscut sub denumirea de „al treilea pachet privind siguranța maritimă”, adoptat în martie 2009, cu scopul de a îmbunătăți competitivitatea sectorului, oferind avantaje numai pentru operatorii care respectă siguranța maritimă și mărind presiunea asupra proprietarilor de nave care nu corespund standardelor.

Directiva are un scop dublu:

(a) de a garanta respectarea efectivă şi sistematică de către statele membre a obligaţiilor care le revin în calitate de state de pavilion, în special prin introducerea obligativității sistemului de audit al statelor de pavilion al Organizaţiei Maritime Internaţionale (OMI) în temeiul legislaţiei UE și prin introducerea certificării sistemului de gestionare operațională al administraţiilor maritime naţionale; și

(b) de a spori siguranţa și de a preveni poluarea provenită de la navele care arborează pavilionul unui stat membru, în special prin garantarea faptului că niciun pavilion arborat nu figurează pe lista neagră sau pe lista gri a Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului.

Cerințele impuse statelor membre în calitate de state de pavilion introduse prin directivă sunt prezentate în secțiunea 4 din prezentul raport, împreună cu observațiile Comisiei.

De asemenea, statele membre au adoptat o declarație comună prin care se obligă să respecte o serie de convenții internaționale care impun obligații asupra statelor de pavilion și să aplice codul OMI privind punerea în aplicare a instrumentelor sale obligatorii, concepute pentru a garanta faptul că autoritățile naționale dispun de resursele și de competențele necesare în calitate de state de pavilion pentru a-și asuma obligațiile internaționale.

2. TRANSPUNEREA

10 state membre[2] au transpus directiva la timp, și anume, până la 17 iunie 2011 (1 iulie 2013 în cazul Croației), 11 state membre au efectuat transpunerea până la sfârșitul anului 2011, în timp ce restul statelor membre au depășit termenul-limită de transpunere cu peste 6 luni. Astfel, majoritatea statelor membre au realizat transpunerea în termenul-limită sau în apropierea acestuia.

---

1 JO L 131, 28.5.2009, p.132.

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

3. INFORMAȚII PENTRU RAPORT

Articolul 9 din directivă solicită Comisiei să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea directivei, care trebuie să conțină o evaluare a performanței statelor membre în calitate de state de pavilion.

Informațiile primite de la 25 de state membre ale UE[3] contribuie la prezentul raport.

4. SITUAȚIA ȘI OBSERVAȚIILE COMISIEI

4.1. Aplicarea articolelor 4 și 6 în ceea ce privește transparența la transferul unei nave care arborează pavilionul unui stat membru

Articolul 4 impune statelor membre să se asigure că navele aflate sub pavilionul lor respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. De asemenea, acesta stabilește controale de siguranță de bază atunci când are loc transferul unei nave sub pavilion și impune furnizarea promptă de date privind deficiențele și informații legate de siguranță de către statul de pavilion care primește nava atunci când are loc transferul navei în afara pavilionului. În cadrul considerentelor, considerentul 6 se referă la dispoziții similare privind transferul navelor recomandate de Organizația Maritimă Internațională în circulara sa MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 din 20 decembrie 2004 privind transferul navelor între state. Scopul este de a crește transparența relațiilor dintre statele de pavilion, în interesul siguranței maritime.

În ceea ce privește navele care arborează pavilionul unui stat membru, articolul 6 prevede informațiile minime care trebuie să fie deținute și ușor accesibile. Acestea includ:

- Informații privind nava;
- datele de efectuare a inspecțiilor;
- identitatea organizațiilor recunoscute (OR) implicate în certificarea și clasificarea navei;
- identitatea autorității competente care a inspectat nava în conformitate cu dispozițiile privind controlul statului portului și datele inspecțiilor;
- rezultatul inspecțiilor efectuate;
- informații privind accidentele maritime.

De asemenea, articolul 4 alineatul (2) prevede că, ori de câte ori un alt stat de pavilion solicită informații privind o navă care arbora înainte pavilionul unui stat membru, statul membru în cauză trimite cu promptitudine statului de pavilion solicitant informații privind deficiențele nesoluționate și privind orice alte aspecte relevante legate de siguranță. De asemenea, articolul 6 litera (g) impune statelor membre să păstreze rapoarte privind navele care au arborat înainte pavilionul lor timp de 12 luni.

Majoritatea statelor membre au pus la dispoziția publicului informațiile enumerate la articolul 6. Inclusiv Ungaria, care nu mai deține nave maritime comerciale sub pavilionul său, a confirmat faptul că informațiile privind navele care au arborat înainte pavilionul său rămân accesibile publicului. În cazul a 10 state membre, informațiile pot fi consultate pe site-ul administrației lor, iar pentru o serie de

[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

administrații (Belgia, Finlanda și Țările de Jos), în cazul cărora responsabilitatea în materie este partajată cu o agenție sau un inspectorat, informațiile se găsesc pe site-urile web ale ambelor organizații. Într-adevăr, Țările de Jos au stipulat că organizațiile recunoscute care lucrează în numele lor ar trebui, de asemenea, să pună la dispoziție informațiile respective pe site-urile lor proprii.

Cu toate acestea, câteva administrații (Cipru, Portugalia și Suedia) au pus sub semnul întrebării necesitatea de a posta toate datele pe site-uri web publice, subliniind faptul că directiva a stipulat numai că acestea ar trebui să fie ușor accesibile, pentru a permite statelor membre să determine caracterul adecvat al oricărei cereri publice de informații.

Evaluarea performanței statelor membre

În ceea ce privește disponibilitatea informațiilor și, prin urmare, transparența performanței navelor care arborează pavilionul unui stat membru, situația a devenit mai clară începând cu data de aplicabilitate a directivei, un număr considerabil de state membre postând datele pe site-ul (site-urile) web ale administrației lor sau cel puțin confirmând faptul că acestea pot fi ușor accesibile publicului. De asemenea, se pare că exercițiul a încurajat reevaluarea viabilității menținerii unui registru maritim în cazul anumitor state membre, ceea ce reprezintă o evoluție semnificativă.

4.2. Articolul 7 (Procedura de audit a statului de pavilion)

Prin Rezoluția A.946(23), OMI a aprobat înființarea și dezvoltarea în continuare a unui Sistem OMI voluntar de audit al statelor membre (VIMSAS) în decembrie 2004. Rezoluția A.974(24), adoptată în decembrie 2005, a stabilit cadrul și procedurile pentru un astfel de sistem. Acesta are obiectivul de a determina în ce măsură statele membre ale OMI pun în aplicare și asigură respectarea instrumentelor obligatorii ale OMI aplicabile.

Auditul este efectuat de experți maritimi la nivel înalt care fac parte din administrații maritime diferite ale statelor membre ale OMI și ia forma unei evaluări inter pares, care include, de asemenea, o inspecție de o săptămână la administrația în cauză. Raportul final evidențiază eventualele neconformități sau puncte slabe observate. De asemenea, acesta identifică cele mai bune practici, precum și domeniile de dezvoltare. Raportul include un plan de măsuri corective convenit cu administrația respectivă pentru soluționarea oricăror puncte slabe identificate.

Directiva 2009/21/CE prevede că statele membre au obligația de a lua măsurile necesare pentru realizarea unui audit al OMI asupra administrației lor cel puțin o dată la șapte ani și de a publica rezultatele în conformitate cu legislația națională relevantă privind confidențialitatea.

4.2.1. Cererile de audit voluntar al OMI

O serie de state membre s-au numărat printre primele care au solicitat și au făcut obiectul unui audit al OMI în 2006, și anume, Danemarca, Cipru, Spania și Regatul Unit. Regatul Unit, Franța și Cipru au luat parte la dezvoltarea VIMSAS pe baza unei proceduri de selecție la care au fost supuse în prealabil. Danemarca a fost primul stat membru al OMI care a fost auditat în mod oficial, iar Cipru a fost cel de-al doilea.

Cu excepția Portugaliei, toate statele de pavilion costiere ale UE din UE au fost supuse unui audit. Acest lucru este confirmat de o circulară recentă a OMI pe această

temă[4]. În plus, șapte state membre ale UE au solicitat sau intenționează să solicite un al doilea audit.

4.2.2. Rezultatul auditurilor

Majoritatea statelor membre au indicat un rezultat pozitiv al auditului, fiind convenit un plan de măsuri corective pentru toate neconformitățile, observațiile și punctele slabe identificate. Acestea includ abordarea necesității unei strategii pentru îndeplinirea obligațiilor impuse de OMI; actualizarea legislației naționale, a orientărilor și a listelor de verificare, precum și a acordurilor cu organizațiile recunoscute; realocarea resurselor umane și conferirea de titluri de calificare. Deficiențele au fost sau sunt abordate prin intermediul unui plan de măsuri corective. Unele state membre au susținut că este posibil ca mijloacele de realizare a măsurilor corective să nu fie disponibile imediat: astfel, Belgia indică faptul că măsurile se iau în măsura în care statul federal are competența de a le lua; pentru Irlanda, progresul în ceea ce privește legislația națională referitoare la convențiile restante depinde de calendarul și de prioritățile legislative.

Statele membre care au făcut obiectul auditurilor au avut posibilitatea de a identifica domeniile din cadrul administrației lor în care se pot aduce îmbunătățiri și de a concepe modalități de abordare a punctelor slabe. Ca atare, auditurile reprezintă un mijloc de ridicare a standardelor în cadrul administrațiilor statelor membre, care nu poate fi decât binevenit. Ținând seama de faptul că auditul este efectuat inter pares, acesta poate constitui, de asemenea, o experiență reciprocă de învățare pentru părțile implicate în evaluarea activității de audit, pe care o pot împărtăși ulterior în cadrul propriilor administrații.

4.2.3. Publicarea rezultatelor

Majoritatea statelor membre pun la dispoziție raportul de audit pe site-ul web al administrației lor. În aceste condiții, în unele cazuri, accesul la document nu este atât de simplu. Pentru alte state membre, și anume Belgia, Spania, Franța și Irlanda, accesul la raport este restricționat, în conformitate cu libertatea acordată statelor membre ale OMI în ceea ce privește măsura în care documentul ar trebui să fie făcut public și, de asemenea, în conformitate cu limitele recunoscute în directivă referitoare la normele naționale privind confidențialitatea.

Evaluarea performanței statelor membre

Comisia consideră că orice identificare a unei neconformități sau observații reprezintă un mijloc de îmbunătățire, astfel încât administrațiile statelor membre să se găsească într-o poziție mai favorabilă pentru a-și îndeplini responsabilitățile pe care le au în calitate de state de pavilion, în special în legătură cu siguranța maritimă și protecția mediului. Statele membre au utilizat planul de măsuri corective întocmit în urma auditului cu scopul de a-și îmbunătăți funcționarea în calitate de state de pavilion.

Între statele membre care nu au fost supuse unui audit al OMI, doar Portugalia are un registru activ. Comisia va urmări în mod activ Portugalia în vederea înscrierii acesteia în sistemul VIMSAS.

[4] Circulara OMI nr. 3372 din 3.5.2013.

4.3. Articolul 8: Sistemul certificat de management al calității

Articolul 8 alineatul (1) prevede dezvoltarea, punerea în aplicare și menținerea unui sistem de management al calității pentru părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul de pavilion, care trebuie introdus până la 17 iunie 2012. Un astfel de sistem trebuie să fie certificat în conformitate cu standardele internaționale.

Cele mai multe administrații care au oferit feedback au indicat faptul că au respectat această cerință, multe obținând certificarea în 2012. Unele state, cum ar fi Grecia, Spania, Lituania, Luxemburg, Letonia și Regatul Unit, au subliniat că aveau deja sisteme de management al calității care funcționau de o perioadă de timp înainte de cerința de certificare introdusă de directivă; în cazul Marii Britanii, certificate anterioare de sistem de management al calității erau deținute în conformitate cu standardele ISO 9001:1994 și ISO 9001:2001. Alte state au indicat faptul că au obținut o anumită distincție, și anume Belgia a menționat că deține un premiu pentru guvernanță corporativă a statului de pavilion. În cazul altor state, efectul procesului a fost util: Polonia a menționat că birourile sale maritime din Gydnia și Szczecin au obținut certificarea în 2008, un al treilea birou din Słupsk a obținut-o în 2009, iar armonizarea și certificarea sistemului de management al calității în toate birourile au fost realizate în anul 2011.

Pe de altă parte, anumite state membre nu au pus încă în aplicare cerința. Pentru unele state, și anume Malta, Țările de Jos și Slovenia, se așteaptă ca certificarea să fie realizată până la sfârșitul anului 2013 sau, în cazul Ciprului, să fie în curs de realizare, în timp ce pentru alte state, aceasta nu este implementată fie din cauza lipsei de personal și a resurselor TI (Irlanda), fie din cauza dificultăților administrative interne (Portugalia). Comisia urmărește în mod activ, împreună cu statele membre în cauză, aspectele legate de cerința respectivă. Certificarea externă a unui sistem de management al calității oferă o altă modalitate de a garanta că administrațiile statelor membre în calitate de state de pavilion se găsesc într-o poziție care le permite atât să ofere servicii de calitate flotelor proprii, cât și să impună și să asigure aplicarea celor mai înalte standarde de siguranță și de mediu la nivel internațional și la nivelul UE. Mai concret, statele membre au susținut că îndeplinirea cerinței ar putea, de asemenea, să facă posibilă raționalizarea administrării pavilionului, printr-o mai bună utilizare a resurselor umane și prin eliberarea unor state de anumite sarcini, cum ar fi inspecția statului portului.

În timpul procesului legislativ având ca obiect propunerea de Directivă privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca din domeniul maritim, Comisia a afirmat că articolul 8 din Directiva 2009/21/CE privind sistemul certificat de management al calității ar trebui să se aplice oricăror activități operaționale legate de statul de pavilion, fie pe baza OMI, fie pe baza altor convenții. Prin urmare, în opinia Comisiei, cerința pentru un sistem certificat de management al calității se aplică activităților operaționale legate de punerea în aplicare a MLC 2006. În consecință, aceasta ar trebui să se reflecte în activitățile de punere în aplicare desfășurate de statele membre.

Evaluarea performanței statelor membre

Această cerință oferă un alt control de calitate independent cu privire la sistemele și procedurile utilizate de către statele membre atunci când acționează în calitate de

state de pavilion. Au fost notificate îmbunătățiri concrete. Pentru șase state membre, certificarea externă a confirmat sistemul de management al calității care era deja în vigoare. Pentru mai multe state membre se așteaptă în curând certificarea externă, în timp ce pentru Irlanda și Portugalia, aceasta reprezintă un aspect nesoluționat, iar Comisia va urmări în mod activ statele membre în cauză. Prin urmare, certificarea externă a tuturor administrațiilor maritime ale UE pentru toate convențiile internaționale relevante este încă nesoluționată, iar Comisia va lua măsuri pentru a se asigura că situația va fi remediată.

4.4. Articolul 8: Lista neagră și lista gri

Articolul 8 alineatul (2) impune statelor membre care figurează pe lista neagră sau care figurează timp de doi ani consecutivi pe lista gri publicată în cel mai recent raport anual al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (PMoU) să trimită Comisiei un raport privind performanța lor în calitate de state de pavilion, care identifică și analizează principalele motive ale lipsei de conformare care au condus la reținerile și la deficiențele care au determinat includerea pe lista neagră sau pe cea gri. Includerea unui stat membru pe lista neagră sau pe lista gri este determinată pe baza statisticilor pentru navele fiecărui stat de pavilion pe o perioadă continuă de trei ani. Astfel, raportul PMoU din 2013 oferă detalii privind rezultatele medii pentru fiecare stat de pavilion în perioada 2010-2012.

În prezent, există două state care figurează pe lista gri: Bulgaria și Slovacia. Ambele state membre au oferit o analiză a motivelor pentru care au fost excluse în mod continuu de pe lista albă a țărilor definită de PMoU. În ambele cazuri, începând din 2007, numărul de nave care arborează pavilioanele statelor respective s-a redus semnificativ: în cazul Bulgariei, cu mai mult de 2/3. Slovacia a decis să nu reînnoiască certificatele navelor sale maritime înmatriculate după data de 1 noiembrie 2012.

În cazul Bulgariei, deși întreaga flotă s-a micșorat, navele nou înregistrate sunt chiar mai vechi decât cele deja înregistrate, ceea ce mărește vârsta medie a flotei. Numărul mare de deficiențe ale flotei reflectă vârsta medie mai mare, în pofida numărului crescut de inspecții ale statului de pavilion pentru fiecare navă. În prezent, Bulgaria a întocmit o listă de șapte măsuri pentru a remedia situația.

Statele membre au indicat următoarele bune practici care pot fi puse în aplicare în vederea obținerii includerii pe lista albă:

– inspecțiile statului de pavilion iau în considerare criteriile PMoU atunci când supraveghează navele aflate sub pavilionul lor;

– navele nu se înmatriculează în cazul în care în ultimii doi ani au fost reținute de peste 3 ori de către statele membre ale MoU de la Paris sau de la Tokyo sau de către garda de coastă a Statelor Unite;

– navele reținute sunt obligate să trimită un raport ministerului sau organizației recunoscute și să primească o vizită specială, precum și să fie supuse unor inspecții și audituri suplimentare;

– operatorii de nave cu deficiențe au obligația de a raporta autorităților competente motivele care au determinat lipsa lor de conformitate;

– inspecții care vizează navele aflate sub pavilionul propriu, atunci când intră în portul unui stat de pavilion;

– navele de dimensiuni mai mici sunt încurajate să se supună unor supravegheri nestatutare.

În general, a existat o îmbunătățire semnificativă a navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE în perioada anterioară și ulterioară introducerii directivei. În cadrul ***listei gri*** a statelor de pavilion definite de PMOU, în ultimii patru ani, numărul de state membre și de țări candidate în cauză a scăzut de la șase la două state membre în prezent, iar pe lista **neagră** nu figurează momentan niciun stat membru.

La întocmirea listelor neagră, gri și albă, există dificultăți legate de statele cu flote mici atunci când trebuie stabilită o metodă acceptabilă prin care să se poată realiza o comparație între performanța flotelor. Din motive de statistică, pentru statele respective, un singur rezultat slab al controlului statului portului poate avea un efect negativ disproporționat asupra performanței în calitate de state de pavilion. Având în vedere dimensiunea mică a flotei, rezultatul slab nu poate fi atenuat de rezultate bune în alt domeniu, din moment ce numărul navelor de inspectat este mai scăzut. Într-adevăr, considerentul 15 din Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului recunoaște astfel de dificultăți, însă până în prezent niciun stat membru nu a identificat o metodă de evaluare a performanței acceptabilă pentru toate statele și comparabilă între diferitele organisme portuare de control al statului. PMoU a înființat un grup operativ (TF 31) care să analizeze problemele legate de punerea în aplicare a noului regim actual de inspecție a controlului statului portului, în timp ce în cadrul UE a fost instituit un grup paralel care va aborda, printre altele, și acest aspect.

Evaluarea performanței statelor membre

Pentru perioada finală raportată în 2013, și anume 2010-2012, dintre cele 7 state membre sau țări candidate inițiale (AT, LT, LV, PL și SK, plus BG și RO) pentru care a fost remarcat un număr semnificativ de nave cu neconformități în registrul lor, în prezent niciunul (niciuna) nu figurează pe lista neagră, iar pe lista gri au rămas numai 2. Acest lucru marchează un progres considerabil în încurajarea tuturor statelor membre să răspundă necesității de a garanta faptul că navele aflate sub pavilionul lor sunt conforme. Într-adevăr, 6 dintre primele 10 state de pavilion care figurează pe cea mai recentă listă albă sunt state membre ale UE, 15 dintre acestea numărându-se printre primele 30 de state de pavilion. Comisia va continua să monitorizeze progresele înregistrate de cele două state membre ale UE care încă se află pe lista gri.

4.5. Ratificarea convențiilor internaționale

La 9 decembrie 2008, toate statele membre au adoptat o declarație prin care și-au luat angajamentul ferm de a-și exprima, până la 1 ianuarie 2012, acordul de a se obliga să respecte o serie de convenții internaționale, prevăzute în anexa la prezentul raport. De asemenea, statele membre și-au luat același angajament de a-și exprima, până la 1 ianuarie 2013, acordul de a se obliga să respecte Convenția internațională de la Nairobi din 2007 privind ridicarea epavelor, sau, în cazul țărilor fără ieșire la mare, de a lua măsurile necesare pentru a se asigura că navele care arborează pavilionul lor dețin un certificat emis de o parte la convenție.

Prin nota din 29 noiembrie 2010, transmisă Consiliului, Comisia le-a reamintit statelor membre angajamentul lor anterior, menționând statele membre care nu au ratificat încă anumite convenții internaționale și solicitând miniștrilor acestora să îndeplinească în timp util angajamentele asumate de statele membre. Situația în ceea

ce privește ratificarea convențiilor internaționale de către fiecare stat membru în 2010 și în 2013 este prezentată în tabelul 1 și, respectiv, tabelul 2 din anexă.

În plus față de convențiile pe care statele membre s-au angajat inițial să le ratifice în declarația acestora, Comisia a solicitat informații privind ratificarea Convenției HNS 1996[5] și a Protocolului la aceasta din 2010, precum și a Convenției din 2006 a OMI privind munca în domeniul maritim (MLC), ale căror elemente au fost introduse în legislația UE prin Directiva 2009/13/CE[6]. De asemenea, situația în această privință este reflectată în tabelele 1 și 2 din anexă.

În cele din urmă, fiecare stat membru și-a menționat poziția cu privire la alte convenții, cum ar fi Convenția din 2002 de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, Convenția din 2001 privind gestionarea apei de balast și Convenția din 2009 de la Hong Kong privind reciclarea navelor.

Observațiile Comisiei

În general, statele membre și-au respectat angajamentele în ceea ce privește exprimarea acordului de a se obliga să respecte convențiile incluse în declarația lor, doar două state membre fără ieșire la mare creând impresia că nu iau măsuri active pentru ratificarea protocoalelor anumitor convenții (SOLAS, Liniile de încărcare) care datează din 1988. Este de remarcat că, în cazul Convenției de la Nairobi din 2007 privind ridicarea epavelor, dintr-o situație în care aceasta nu era ratificată de niciun stat membru în 2010, în prezent 3 state membre au ratificat-o, iar 12 derulează procesul de ratificare. O activitate similară poate fi observată pentru Convenția HNS 1996 și Protocolul la aceasta din 2010, care au fost ratificate de 4 state membre, iar 12 iau măsuri în acest sens. Intensificarea ratificărilor și a pregătirilor în vederea ratificării reprezintă o dezvoltare încurajatoare, deși statele membre ar trebui să recunoască faptul că, în prezent, au depășit termenele-limită la care s-au angajat în 2009 și ar trebui să își dubleze eforturile pentru a-și respecta declarația. Ar putea fi necesar un stimulent în acest sens, iar Comisia dorește să sublinieze că a propus un astfel de mecanism în cadrul ultimei revizuiri a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului, care a fost respins în cele din urmă de către legiuitor.

În ceea ce privește Convenția din 2006 privind munca din domeniul maritim, 14 state membre au ratificat-o deja și se așteaptă ca toate celelalte state membre să le urmeze rapid exemplul. Dispozițiile privind sistemele de management al calității, care se aplică oricăror activități operative legate de statul de pavilion, se vor aplica, de asemenea, convențiilor la care OMI nu este parte, cum ar fi MLC, ceea ce înseamnă că ratificarea MLC de către statele membre este chiar mai importantă. De asemenea, în scopul de a se asigura că Directiva 2009/13/CE care pune în aplicare acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim este pusă în aplicare în mod corespunzător, va fi adoptată în curând o directivă privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim, astfel încât să se asigure faptul că navele care arborează

[5] Convenția internațională privind răspunderea și despăgubirea pentru pagubele produse în legătură cu transportul pe mare al substanțelor nocive și potențial periculoase.

[6] Directiva 2009/13/CE din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE.

pavilionul statelor membre ale UE respectă părțile din MLC care au fost puse în aplicare prin Directiva 2009/13/CE.

Comisia intenționează să fie mai activă la nivel internațional în cadrul organizațiilor maritime relevante în care sunt administrate convențiile respective.

5. EVALUAREA GENERALĂ A PERFORMANȚEI STATELOR MEMBRE ÎN CALITATE DE STATE DE PAVILION

Cerința directivei pentru informații ușor accesibile și pentru transparența datelor privind performanța navelor care arborează pavilionul statelor membre este aplicată în mare măsură și poate contribui la facilitarea transferului de nave între registre. De asemenea, sunt mult mai ușor expuse eventualele deficiențe potențiale ale flotei și este identificată nevoia de măsuri corective.

În ceea ce privește auditul statului de pavilion efectuat de OMI, prin punerea raportului la dispoziția publicului, statele membre sunt dispuse să abordeze punctele lor forte, precum și punctele lor slabe și, de asemenea, mijloacele de soluționare a celor din urmă. Statele au o responsabilitate tot mai mare față de cetățeni și, pe plan intern, s-ar putea afla în situația de a obține mijloacele de remediere a eventualelor deficiențe, astfel încât să își poată îndeplini responsabilitățile.

De asemenea, cerința pentru un sistem certificat de management al calității poate oferi o oportunitate pentru raționalizarea gestiunii pavilionului și o mai bună utilizare a resurselor umane.

Eliminarea treptată a statelor membre ale UE de pe lista neagră și cea gri definite de MoU de la Paris începând cu anul 2007 reprezintă un semnal care indică faptul că administrațiile maritime își asumă cu seriozitate responsabilitățile, astfel încât, din cele două state membre care încă figurează pe listele respective, unul nu mai are nave maritime incluse în registrul său.

În ceea ce privește convențiile maritime internaționale, statele costiere s-au dovedit a fi active în urmărirea ratificării, deși termenele pe care le-au declarat pentru aderarea la convenții specifice nu au fost respectate în fiecare caz. Acest lucru este important pentru a facilita intrarea în vigoare timpurie a instrumentelor și pentru a asigura condiții de concurență echitabile referitoare la aspectele maritime la nivel global. De asemenea, aceasta reprezintă un semnal de angajament față de obiectivele convențiilor și garantează faptul că statele de pavilion ale UE mențin un standard ridicat în fiecare dintre domeniile reglementate de convenții.

6. CONCLUZIE

În prezent, majoritatea statelor membre respectă cerințele prevăzute în Directiva 2009/21/CE, iar Comisia încurajează statele membre să se asigure că acest nivel de angajament va fi menținut și că vor fi realizate în continuare progrese.

Într-adevăr, menținerea unui nivel ridicat de performanță își dovedește și mai mult necesitatea odată cu intrarea în vigoare la 20 august 2013 a unor noi norme importante în domeniul condițiilor de viață și de muncă ale navigatorilor, prin Convenția din 2006 privind munca din domeniul maritim (MLC) și Directiva 2009/13/CE, care include elemente substanțiale din MLC. Rolul și responsabilitățile statelor de pavilion ale UE în ceea ce privește verificarea conformității cu condițiile

minime de viață și de muncă ale navigatorilor vor fi extinse semnificativ odată cu intrarea în vigoare a Directivei 2009/13/CE.

De asemenea, rolul organizațiilor recunoscute și al oricăror alte organizații cărora urmează să le fie atribuit un rol de control de către statele de pavilion în domeniul MLC și al Directivei 2009/13/CE va trebui să fie atent evaluat de către statele de pavilion ale UE. Cheia pentru aplicarea corespunzătoare va fi cunoașterea de către organizația respectivă a aspectelor specifice, ceea ce reprezintă un motiv în plus pentru a garanta că sistemele aplicabile de management al calității acoperă, de asemenea, astfel de noi responsabilități ale statelor de pavilion.

La momentul adoptării Directivei 2009/21/CE, Comisia a regretat faptul că propunerea sa inițială[7] privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion nu a obținut sprijinul statelor membre. În cazul în care, în viitor, împrejurările vor justifica acest lucru, Comisia poate analiza fondul propunerii unor măsuri suplimentare pentru a se asigura că statele membre continuă să-și îndeplinească în mod eficient și sistematic obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion. Prin urmare, în această perspectivă, Comisia încurajează statele membre să își continue activitățile pentru respectarea pe deplin a directivei actuale.

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

Anexă

Tabelul 1

Situația ratificărilor convențiilor relevante ale OMI de către statele membre la 30 septembrie 2010

(Sursa: Documentul Consiliului ref 15978/1/10 Rev 1 din 29 noiembrie 2010)

	Convenția SOLAS 1974	Protocolul SOLAS 1978	Protocolul SOLAS 1988	MARPOL 73/78 (Anexa I/II)	MARPOL 73/78 (Anexa III)	MARPOL 73/78 (Anexa IV)	MARPOL 73/78 (AnexaV)	Protocolul MARPOL 1997 (Anexa VI)	Convenția STCW 1978	Convenția asupra LINIILOR DE ÎNCĂRCARE 1966	Protocolul asupra LINIILOR DE ÎNCĂRCARE 1988	Convenția TONNAGE 1969	Convenția COLREG 1972	Protocolul CLC 1992	Protocolul FUND 1992	Protocolul FUND 2003	Convenția LLMC 1976	Protocolul LLMC 1996	CONVENȚIA BUNKERS 2001	NAIROBI WRC 2007	Convenția HNS 1996	Protocolul HNS 2010	Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim	
State costiere (23)																								Total (23)
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					x	18
Croația *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	19
Cipru	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x						17
Danemarca	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						17
Finlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Franța	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							17
Germania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x						18
Grecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Irlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						17
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Letonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						18
Lituania	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
Țările de Jos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polonia	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									16
România	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x					17
Spania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suedia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Regatul Unit	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Subtotal (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Țări fără ieșire la mare (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Republica Cehă	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungaria	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
Slovacia	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Subtotal (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Total (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*Cu includerea Croației (țară candidată), precum și a Convenției HNS 1996 și a Protocolului din 2010, plus Convenția din 2006 privind munca din domeniul maritim pentru a facilita comparația cu tabelul 2.

Tabelul 2

Situația ratificărilor convențiilor relevante ale OMI și ale convențiilor internaționale ale OIM de către statele membre

(Sursa: OMI, Situația convențiilor la 30.6.2013 și OIM, Situația convenției MLC la 30.6.2013)

	Convenția SOLAS 1974	Protocolul SOLAS 1978	Protocolul SOLAS 1988	MARPOL 73/78 (Anexa I/II)	MARPOL 73/78 (Anexa III)	MARPOL 73/78 (Anexa IV)	MARPOL 73/78 (AnexaV)	Protocolul MARPOL 1997 (Anexa VI)	Convenția STCW 1978	Convenția asupra LINIILOR DE ÎNCĂRCARE 1966	Protocolul asupra LINIILOR DE ÎNCĂRCARE 1988	Convenția TONNAGE 1969	Convenția COLREG 1972	Protocolul CLC 1992	Protocolul FUND 1992	Protocolul FUND 2003	Convenția LLMC 1976	Protocolul LLMC 1996	CONVENȚIA BUNKERS 2001	NAIROBI WRC 2007	Convenția HNS 1996	Protocolul HNS 2010	Convenția din 2006 privind munca în domeniul mariti	
State costiere (23)																								Total (23)
Belgia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x			x	20
Croația *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Cipru	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x		x		x	20
Danemarca	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
Finlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Franța	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Germania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Letonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Lituania	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
Țările de Jos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Polonia	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
România	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Spania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suedia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Regatul Unit	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Subtotal (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Țări fără ieșire la mare (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Republica Cehă	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungaria	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
Slovacia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Subtotal (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Total (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Notă: Cu includerea Croației în calitate de stat membru începând cu 1 iulie 2013.