EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 12. 2013
COM(2013) 916 final

# SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

## o uplatňovaní smernice 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu

(Text s významom pre EHP)

**SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

**o uplatňovaní smernice 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu**

(Text s významom pre EHP)

## 1. ÚVOD

Smernica 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu[1] bola súčasťou balíka opatrení (tretí balík týkajúci sa námornej bezpečnosti) prijatého v marci 2009 s cieľom zlepšiť konkurencieschopnosť odvetvia, ktorý je prínosný len pre prevádzkovateľov dodržiavajúcich námornú bezpečnosť a ktorým sa zvýši tlak na vlastníkov lodí nespĺňajúcich normy.

Táto smernica má dva ciele:

a) zabezpečiť, aby členské štáty účinne a dôsledne plnili svoje povinnosti vlajkových štátov, a to najmä zavedením povinného systému auditu vlajkového štátu Medzinárodnej námornej organizácie podľa právnych predpisov EÚ a zavedením osvedčovania operačných systémov riadenia vnútroštátnych námorných úradov,

b) zlepšiť bezpečnosť a predísť znečisťovaniu z lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu, a to najmä zabezpečením toho, aby sa žiadna loď nedostala na čierny ani sivý zoznam Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole.

Požiadavky, ktoré sa ukladajú členským štátom ako vlajkovým štátom, zavedené touto smernicou, sa predkladajú v oddiele 4 tejto správy spolu s poznámkami Komisie.

Členské štáty tiež vydali spoločné vyhlásenie, v ktorom súhlasia so záväznosťou medzinárodných dohovorov ukladajúcich záväzky vlajkovým štátom a s uplatňovaním predpisu Medzinárodnej námornej organizácie o vykonávaní jej záväzných nástrojov, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby mali vnútroštátne orgány k dispozícii potrebné zdroje a právomoci, ktoré ako vlajkové štáty potrebujú na plnenie svojich medzinárodných záväzkov.

## 2. TRANSPOZÍCIA

10 členských štátov[2] transponovalo smernicu načas, t. j. do 17. júna 2011 (Chorvátsko do 1. júla 2013), 11 tak urobilo do konca roka 2011 a ostatné členské štáty prekročili lehotu na transpozíciu o viac než 6 mesiacov. Transpozícia tak vo väčšine členských štátov nadobudla účinnosť v stanovenej lehote alebo krátko po nej.

## 3. VSTUPNÉ INFORMÁCIE SPRÁVY

V článku 9 smernice sa vyžaduje, aby Komisia predložila Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice, ktorá bude obsahovať hodnotenie výkonu členských štátov ako vlajkových štátov.

---

[1] Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132.

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

V tejto správe sa využili informácie získané z 25 členských štátov EÚ[3].

## 4. STAV A POZNÁMKY KOMISIE

### 4.1. Uplatňovanie článkov 4 a 6 týkajúcich sa transparentnosti pri prevode lode plaviacej sa pod vlajkou členského štátu

V článku 4 sa vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili dodržiavanie platných medzinárodných pravidiel a nariadení loďami plaviacimi sa pod ich vlajkou. Stanovujú sa v ňom aj základné bezpečnostné kontroly pri prevodoch lodí pod vlajku iného štátu a vyžaduje sa v ňom, aby štát, pod ktorého vlajkou sa loď predtým plavila, bezodkladne poskytol štátu, na ktorý bola loď prevedená, údaje o nedostatkoch a všetky ďalšie informácie týkajúce sa bezpečnosti. V odôvodnení 6 sa uvádzajú podobné ustanovenia o prevodoch lodí, ktoré odporúča Medzinárodná námorná organizácia vo svojom obežníku MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 z 20. decembra 2004 o prevode lodí medzi štátmi. Cieľom je zvýšiť transparentnosť vo vzťahu medzi vlajkovými štátmi v záujme námornej bezpečnosti.

Pokiaľ ide o lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu, v článku 6 sa stanovuje, ktoré minimálne informácie majú byť uvedené a ľahko prístupné. Patria k nim:

– údaje o lodi,

– dátumy prehliadok,

– identifikácia uznaných organizácií zapojených do osvedčovania a klasifikácie,

– identifikácia príslušného orgánu štátnej prístavnej kontroly, ktorý vykonal inšpekciu lode, a dátumy inšpekcií,

– výsledky týchto inšpekcií,

– informácie o námorných nehodách.

Okrem toho sa v článku 4 ods. 2 stanovuje, že ak úrad vlajkového štátu požiada o informácie o lodi, ktorá sa predtým plavila pod vlajkou členského štátu, tento členský štát urýchlene poskytne úradu vlajkového štátu, ktorý žiada o informácie, údaje o neodstránených nedostatkoch a akékoľvek ďalšie relevantné informácie týkajúce sa bezpečnosti. V článku 6 písm. g) sa tiež vyžaduje, aby členské štáty 12 mesiacov uchovávali záznamy o lodiach, ktoré sa predtým plavili pod ich vlajkou.

Väčšina členských štátov sprístupnila verejnosti informácie uvedené v článku 6. Dokonca aj Maďarsko, ktoré už pod svojou vlajkou nemá žiadne námorné obchodné plavidlá, potvrdilo, že informácie o plavidlách, ktoré sa predtým plavili pod jeho vlajkou, ostanú verejne prístupné. V prípade 10 členských štátov sa tieto informácie dajú nájsť na webových lokalitách úradov a v prípade niekoľkých úradov (Belgicka, Fínska a Holandska), kde je táto povinnosť spoločná aj pre príslušnú agentúru alebo inšpektorát, sa dajú nájsť na webových lokalitách oboch organizácií. Holandsko pre uznané organizácie, ktoré fungujú v jeho mene, zaviedlo povinnosť sprístupňovať tieto informácie na ich webových lokalitách.

Niekoľko úradov (Cyprus, Portugalsko a Švédsko) však potrebu sprístupňovať všetky tieto údaje na verejných webových lokalitách spochybnilo, pričom poukázalo na to, že v smernici sa stanovuje len povinnosť zabezpečiť ľahkú prístupnosť údajov,

[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.

čiže o vhodnosti akýchkoľvek verejných žiadostí o informácie majú rozhodnúť členské štáty.

**Posúdenie výkonu členských štátov**

Pokiaľ ide o dostupnosť informácií, a teda aj o transparentnosť výkonu lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu, situácia je od dátumu uplatniteľnosti smernice jasnejšia. Veľké množstvo členských štátov zverejňuje údaje na webových lokalitách svojich úradov alebo aspoň potvrdilo, že údaje môžu byť verejnosti ľahko sprístupnené. Okrem toho sa zdá, že na základe tohto uplatňovania prehodnotilo niekoľko členských štátov účelnosť vedenia námorného registra, čo je výrazný pokrok.

## 4.2. Článok 7 (Audit vlajkového štátu)

Rezolúciou A.946(23) z decembra 2004 Medzinárodná námorná organizácia schválila zavedenie a ďalší vývoj dobrovoľného systému auditu členského štátu Medzinárodnej námornej organizácie (VIMSAS). V rezolúcii A.974(24) prijatej v decembri 2005 sa stanovujú rámec a postupy tohto systému. Cieľom tohto auditu je určiť, do akej miery budú členské štáty Medzinárodnej námornej organizácie realizovať a presadzovať platné povinné nástroje Medzinárodnej námornej organizácie.

Audit vykonávajú skúsení odborníci z oblasti námorníctva pochádzajúci z rôznych námorných úradov členských štátov Medzinárodnej námornej organizácie. Má podobu partnerského preskúmania, súčasťou ktorého je aj týždňová inšpekcia príslušného úradu. Všetky nezhody alebo zistené nedostatky sa uvádzajú v záverečnej správe. Tá obsahuje aj osvedčené postupy a oblasti vyžadujúce ďalší rozvoj. Jej súčasťou je akčný plán nápravných opatrení dohodnutý s úradom s cieľom napraviť všetky zistené nedostatky.

V smernici 2009/21/ES sa stanovuje, že členské štáty prijmú opatrenia potrebné na to, aby sa audit ich úradov uskutočnený IMO vykonal aspoň raz a sedem rokov a výsledky auditu zverejnia v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi o dôvernosti.

### *4.2.1. Žiadosti o dobrovoľný audit vykonaný Medzinárodnou námornou organizáciou*

O vykonanie auditu Medzinárodnou námornou organizáciou požiadalo v roku 2006 najskôr niekoľko členských štátov, konkrétne Dánsko, Cyprus, Španielsko a Spojené kráľovstvo, ktoré ho ako prvé aj absolvovali. Spojené kráľovstvo, Francúzsko a Cyprus sa zúčastnili na príprave dohovoru VIMSAS podstúpením včasnej kontroly. Prvým členským štátom Medzinárodnej námornej organizácie s oficiálne vykonaným auditom bolo Dánsko a druhým Cyprus.

Okrem Portugalska bol audit vykonaný vo všetkých pobrežných vlajkových štátoch EÚ. Potvrdzuje sa to v najnovšom obežníku Medzinárodnej námornej organizácie venovanom tejto téme[4]. Sedem členských štátov EÚ okrem toho požiadalo alebo plánovalo požiadať o druhý audit.

### *4.2.2. Výsledky auditov*

Väčšina členských štátov uviedla pozitívny výsledok auditu s dohodnutým plánom nápravných opatrení pre všetky zistené nezhody, pozorovania a nedostatky. Patria k

[4] List s obežníkom Medzinárodnej námornej organizácie č. 3372 z 3.5.2013.

nim riešenie potreby stratégie na plnenie povinností Medzinárodnej námornej organizácie, modernizácia vnútroštátnych právnych predpisov, usmernení a kontrolných zoznamov, ako aj dohôd s uznanými organizáciami, prerozdelenie ľudských zdrojov a poskytnutie dôkazov o vykonaných školeniach. Tieto nedostatky sa vyriešili, alebo sa riešia, prostredníctvom plánu nápravných opatrení. Niekoľko z nich uviedlo, že prostriedky na dosiahnutie nápravy nemusia byť okamžite k dispozícii: Belgicko teda uvádza, že tieto opatrenia sa vykonávajú len v miere, v ktorej to umožňujú právomoci federálneho štátu, v Írsku závisí modernizácia vnútroštátnych právnych predpisov podľa zostávajúcich dohovorov od legislatívnych priorít a časového harmonogramu.

Audity predstavovali pre členské štáty, ktoré ich absolvovali, príležitosť identifikovať oblasti možného zlepšenia svojej správy a vypracovať spôsoby riešenia týchto nedostatkov. Ako také predstavovali prostriedky na skvalitnenie úrovne úradov členského štátu, čo je len vítané. Keďže audit vykonávajú rovnocenné subjekty, predstavuje pre zainteresované strany auditu aj vzájomne obohacujúcu skúsenosť, ktorú si môžu preniesť do svojich úradov.

*4.2.3. Zverejnenie výsledkov*

Veľké množstvo členských štátov sprístupňuje audítorské správy na webových lokalitách svojich úradov. V niektorých prípadoch však prístup k dokumentu nie je tak ľahký. V prípade ostatných členských štátov (Belgicka, Španielska, Francúzska a Írska) je prístup k správe obmedzený v súlade so slobodou, ktorú majú členské štáty Medzinárodnej námornej organizácie v oblasti určovania miery, do akej sa dokument sprístupňuje, ako aj v súlade s obmedzeniami uznanými v smernici, pokiaľ ide o zachovanie dôvernosti na vnútroštátnej úrovni.

**Posúdenie výkonu členských štátov**

Komisia považuje každú zistenú nezhodu alebo každé pozorovanie za prostriedok zlepšenia, preto majú úrady členských štátov lepšiu pozíciu pri plnení svojich povinností ako vlajkových štátov, a to najmä v súvislosti s námornou bezpečnosťou a ochranou životného prostredia. Členské štáty používajú plán nápravných opatrení vypracovaný po audite na zlepšenie svojej prevádzky ako vlajkových štátov.

Z členských štátov, v ktorých nebol vykonaný audit Medzinárodnej námornej organizácie, má len Portugalsko aktívny register. Komisia bude aktívne presadzovať, aby sa Portugalsko pripojilo k dohovoru VIMSAS.

## 4.3. Článok 8: Osvedčený systém riadenia kvality

V článku 8 ods. 1 sa vyžaduje vytvorenie, zavedenie a udržiavanie systému riadenia kvality pre operačné časti činností úradu vlajkového štátu, pričom tento systém je potrebné zaviesť do 17. júna 2012 a musí byť osvedčený podľa medzinárodných noriem.

Väčšina úradov, ktoré poskytli spätnú väzbu, uviedla, že už tak urobili, pričom množstvo z nich získalo osvedčenie v roku 2012. Niektoré z nich, napríklad, Grécko, Španielsko, Litva, Luxembursko, Lotyšsko a Spojené kráľovstvo zdôraznili, že systémy riadenia kvality zaviedli ešte predtým než sa požiadavka na osvedčenie v smernici zaviedla. V prípade Spojeného kráľovstva ide o predchádzajúce osvedčenia systému riadenia kvality ISO 9001:1994 a ISO 9001:2001. Ďalšie uviedli, že dosiahli mimoriadne uznanie, napríklad Belgicko poznamenalo, že je držiteľom ceny za model CFSG (Corporate Flag State Governance). Pre ďalších mal tento proces

pozitívne účinky: Poľsko uviedlo, že jeho námorné úrady v Gydnii a Štetíne získali osvedčenie v roku 2008 a tretí úrad v Słupsku v roku 2009 – harmonizácia a osvedčenie systému riadenia kvality sa vo všetkých úradoch dosiahla v roku 2011.

Na druhej strane, niektoré členské štáty túto požiadavku ešte nerealizovali. V prípade Malty, Holandska a Slovinska sa osvedčenie očakáva na konci roka 2013, v prípade Cypru je v konaní, v iných štátoch sa však nepresadzuje pre nedostatok zamestnancov a IT zdrojov (Írsko) alebo pre vnútorné administratívne problémy (Portugalsko). Komisia s členskými štátmi, ktorých sa týka táto požiadavka, aktívne komunikuje. Externé osvedčovanie systému riadenia kvality predstavuje ďalší prostriedok na to, aby úrady členských štátov ako vlajkových štátov mohli svojim lodiam nielen poskytovať kvalitné služby, ale aj vyžadovať a presadzovať plnenie najprísnejších bezpečnostných a environmentálnych noriem na medzinárodnej úrovni a úrovni EÚ. Členské štáty tiež prakticky pripomenuli, že plnenie tejto požiadavky umožňuje aj racionalizáciu riadenia vlajok, čo umožňuje lepšie využívanie ľudských zdrojov a ich nasadenie na iné úlohy, napríklad inšpekcie vykonávané prístavným štátom.

Počas legislatívneho procesu k návrhu smernice týkajúcej sa zodpovednosti niektorých vlajkových štátov v oblasti dodržania a presadzovania Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 Komisia potvrdila, že článok 8 smernice 2009/21/ES týkajúci sa osvedčeného systému riadenia kvality by sa mal uplatňovať na všetky operačné činnosti vlajkového štátu, bez ohľadu na to, či vychádzajú z dohovorov Medzinárodnej námornej organizácie alebo iných dohovorov. Podľa názoru Komisie sa preto požiadavka na osvedčený systém riadenia kvality vzťahuje na tie operačné činnosti, ktoré súvisia s uplatňovaním Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006. To by sa malo preto zohľadniť v realizačných činnostiach členských štátov.

**Posúdenie výkonu členských štátov**

Táto požiadavka predstavuje ďalšiu nezávislú kontrolu kvality systémov a postupov, ktoré členské štáty používajú v rámci svojich činností ako vlajkové štáty. Oznámené boli konkrétne zlepšenia. V šiestich členských štátoch sa pri externom osvedčení potvrdil už zavedený systém riadenia kvality. V niekoľkých členských štátoch sa externé osvedčenie očakáva v najbližšom čase, pričom v prípade Írska a Portugalska je táto záležitosť v konaní, a Komisia sa príslušným členským štátom aktívne venuje. Externé osvedčovanie všetkých príslušných medzinárodných dohovorov vo všetkých námorných úradoch EÚ je preto stále nedokončené a Komisia podnikne kroky na nápravu situácie.

### 4.4. Článok 8: Čierny a sivý zoznam

V článku 8 ods. 2 sa vyžaduje, aby členské štáty, ktoré sa nachádzajú v čiernom zozname alebo sa nachádzajú dva po sebe nasledujúce roky v sivom zozname uverejnenom v najnovšej výročnej správe Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole, predložili Komisii správu o svojom výkone ako vlajkového štátu, v ktorej sa uvedú a analyzujú hlavné príčiny nedostatočného súladu vedúceho k zadržaniu a nedostatky, ktoré majú za následok začlenenie do sivého alebo čierneho zoznamu. Stav členského štátu začleneného do čierneho alebo sivého zoznamu sa určuje na základe štatistických údajov o lodiach každého vlajkového štátu za nepretržité trojročné obdobie. V správe Parížskeho memoranda o

porozumení o štátnej prístavnej kontrole z roku 2013 sa preto uvádzajú priemerné výsledky za jednotlivé vlajkové štáty v období rokov 2010 až 2012.

Momentálne sa v sivom zozname nachádzajú dva štáty: Bulharsko a Slovensko. Oba príslušné členské štáty poskytli analýzu príčin pretrvávajúceho vylúčenia z bieleho zoznamu krajín Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole. V oboch prípadoch sa od roku 2007 počet plavidiel plaviacich sa pod vlajkami týchto štátov výrazne znížil: v prípade Bulharska o viac ako dve tretiny. Slovensko sa rozhodlo od 1. novembra 2012 neobnoviť osvedčenia svojich registrovaných námorných lodí.

V prípade Bulharska je aj napriek celkovému zmenšeniu flotily situácia taká, že novo zaregistrované lode sú ešte staršie než už registrované, čím sa zvýšil priemerný vek flotily. Veľké množstvo nedostatkov vo flotile je dôsledkom tohto vyššieho priemerného veku, a to aj napriek zvýšenému počtu inšpekcií vlajkového štátu na jednu loď. Bulharsko v súčasnosti vypracovalo zoznam siedmich činností na nápravu situácie.

Členské štáty uviedli tieto osvedčené postupy, ktoré je možné realizovať s cieľom opäť získať začlenenie do bieleho zoznamu:

– zohľadňovanie kritérií Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole pri inšpekciách vlajkového štátu počas prehliadok plavidiel plaviacich sa pod ich vlajkou,

– lode sa nezaregistrujú, ak boli počas dvoch predchádzajúcich rokov viac než trikrát zadržané členskými štátmi Parížskeho alebo Tokijského memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole alebo pobrežnou strážou USA,

– zadržané lode sa musia nahlásiť ministerstvu alebo uznanej organizácii a musí sa v nich vykonať osobitná návšteva, dodatočné inšpekcie a audity,

– prevádzkovatelia plavidiel s nedostatkami musia podať vysvetlenie nedostatočného súladu príslušným orgánom,

– cielené inšpekcie plavidiel plaviace sa pod vlajkou príslušného štátu pri vstupe do prístavu vlajkového štátu,

– menším lodiam sa odporúča podstúpiť dobrovoľné prehliadky.

Celkovo došlo v období pred zavedením smernice a v následnom období k významnému zlepšeniu v prípade lodí plaviacich sa pod vlajkou členských štátov EÚ. Počet členských štátov nachádzajúcich sa na ***sivom zozname*** Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole a príslušných kandidátskych štátov sa za posledné štyri roky znížil zo šiestich na súčasné dva členské štáty, pričom na ***čiernom zozname*** momentálne nie sú žiadne členské štáty.

Pri vypracúvaní čierneho, sivého a bieleho zoznamu majú štáty s malými flotilami ťažkosti so stanovením vhodnej metódy, na základe ktorej by bolo možné porovnať výkon flotily. Zo štatistických dôvodov môže mať jedna štátna prístavná kontrola s nepriaznivým výsledkom pre takéto štáty neprimerane negatívny vplyv na výkon vlajkového štátu. Keď ide o malú flotilu, nepriaznivý výsledok nevyrovnajú dobré výsledky inde, pretože sa kontroluje menej lodí. A v odôvodnení 15 smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole sa tieto ťažkosti aj uznávajú, až doteraz však žiadny členský štát neurčil prostriedky posúdenia výkonu prijateľné pre všetkých a porovnateľné v rámci rôznych orgánov štátnej prístavnej kontroly. V rámci Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole bola zriadená

pracovná skupina (TF 31), ktorá sa zaoberá problémami realizácie aktuálneho nového systém štátnej prístavnej inšpekcie, pričom v rámci EÚ bola zriadená paralelná skupina, ktorá sa bude, okrem iného, tiež týmto problémom zaoberať.

**Posúdenie výkonu členských štátov**

Zo správy z roku 2013 za posledné obdobie rokov 2010 až 2012 vyplýva, že z pôvodne siedmich členských štátov alebo kandidátskych krajín (AT, LT, LV, PL a SK, plus BG a RO), ktoré mali v registri veľký počet lodí vykazujúcich nezhody, už teraz nie je na čiernom zozname žiadna a na sivom zostávajú len dve. Znamená to významný pokrok v oblasti podporovania všetkých členských štátov, pokiaľ ide o riešenie potreby zabezpečiť zhodu lodí plaviacich sa pod vlajkami členských štátov. 6 z prvých 10 vlajkových štátov na najnovšom bielom zozname naozaj tvoria členské štáty EÚ, pričom 15 patrí k prvým 30 vlajkovým štátom. Komisia bude naďalej sledovať pokrok dvoch zostávajúcich členských štátov EÚ, ktoré sa nachádzajú na sivom zozname.

## 4.5. Ratifikácia medzinárodných dohovorov

Dňa 9. decembra 2008 vydali všetky členské štáty vyhlásenie, v ktorom prijali pevný záväzok vyjadriť najneskôr do 1. januára 2012 súhlas so záväznosťou určitého počtu medzinárodných dohovorov, ako je to uvedené v prílohe k tejto správe. Členské štáty prijali aj záväzok vyjadriť najneskôr do 1. januára 2013 súhlas so záväznosťou Medzinárodného dohovoru z roku 2007 z Nairobi o odstraňovaní vrakov alebo v prípade vnútrozemských krajín záväzok prijať potrebné opatrenia, aby lode plaviace sa pod ich vlajkou získali osvedčenie vydané stranou dohovoru.

V oznámení z 29. novembra 2010, ktoré bolo rozoslané Rade, Komisia členským štátom pripomenula predchádzajúci záväzok a upozornila na členské štáty, ktoré ešte neratifikovali niektoré medzinárodné dohovory. Zároveň vyzvala ministrov na včasné splnenie záväzkov prijatých členskými štátmi. Situácia v oblasti ratifikácie medzinárodných dohovorov jednotlivými členskými štátmi v roku 2010 a 2013 je uvedená v tabuľkách 1 a 2 prílohy.

Okrem dohovorov, ktoré sa členské štáty vo svojom vyhlásení pôvodne zaviazali ratifikovať, získala Komisia informácie aj o ratifikácii dohovoru HNS[5] z roku 1996 a jeho protokolu z roku 2010, ako aj Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave (MLC) z roku 2006, ktorých prvky boli začlenené do práva EÚ prostredníctvom smernice 2009/13/ES[6]. Aj tieto informácie sa uvádzajú v tabuľkách 1 a 2 v prílohe.

A nakoniec, jednotlivé členské štáty vyjadril svoje stanovisko k ďalším dohovorom, ako napríklad k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002, Dohovoru o záťažovej vode z roku 2001 a Hongkonskému dohovoru o recyklácii lodí z roku 2009.

---

[5] Medzinárodný dohovor o zodpovednosti a náhrade škôd pri preprave nebezpečných a škodlivých látok po mori.

[6] Smernica 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES.

**Poznámky Komisie**

Členské štáty vo všeobecnosti plnili odsúhlasené záväzky vyplývajúce z dohovorov, ktoré boli predmetom ich vyhlásenia, pričom sa zdá, že iba dva vnútrozemské členské štáty neprijali aktívne opatrenia na ratifikáciu protokolov niektorých dohovorov (SOLAS, o nákladovej značke) z roku 1988. Za povšimnutie stojí, že v prípade Medzinárodného dohovoru z roku 2007 z Nairobi o odstraňovaní vrakov sa počet členských štátov, ktoré ho ratifikovali, zvýšil z nuly v roku 2010 na tri členské štáty s dokončenou ratifikáciou a 12 štátov, v ktorých ratifikácia ešte prebieha. Podobná činnosť bola zaznamená v prípade dohovoru HNS z roku 1996 a jeho protokolu z roku 2010, ktorý už ratifikovali štyri členské štáty a 12 podniká v tomto smere príslušné kroky. Nárast počtu ratifikácií a príprav na ratifikáciu je povzbudivý vývoj, hoci členské štáty by mali uznať, že lehoty, ku ktorým sa zaviazali v roku 2009, už uplynuli a mali by zdvojnásobiť úsilie na splnenie záväzkov z vyhlásenia. Komisia v tejto súvislosti navrhla ako motiváciu pri poslednej revízii smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole zodpovedajúci mechanizmus, zákonodarca EÚ ho však napokon zamietol.

Pokiaľ ide o Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006, ratifikovalo ho už 14 členských štátov a očakáva sa, že všetky ostatné budú rýchlo nasledovať. Ustanovenia týkajúce sa systémov riadenia kvality, ktoré sa vzťahujú na všetky operačné činnosti vlajkového štátu, sa budú vzťahovať aj na iné dohovory ako dohovory Medzinárodnej námornej organizácie, napríklad na Dohovor o pracovných normách v námornej doprave, preto je ratifikácia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave členským štátmi ešte dôležitejšia. Okrem toho, s cieľom zabezpečiť správne presadzovanie smernice 2009/13/ES, ktorou sa vykonáva dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006, bude čoskoro prijatá smernica týkajúca sa niektorých povinností vlajkových štátov v oblasti dosahovania zhody a presadzovania Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006, aby sa zabezpečilo, že lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu EÚ, dodržiavajú časti Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave, ktoré sa vykonávajú prostredníctvom smernice 2009/13/ES.

Komisia chce byť aktívnejšia na medzinárodnej úrovni v príslušných námorných organizáciách, v ktorých sa tieto dohovory spravujú.

## 5. CELKOVÉ POSÚDENIE VÝKONU ČLENSKÝCH ŠTÁTOV AKO VLAJKOVÝCH ŠTÁTOV

Požiadavka smernice na jednoducho prístupné informácie a transparentnosť údajov o výkone lodí plaviacich sa pod vlajkou členských štátov sa vo veľkej miere uplatňuje a môže pomôcť pri uľahčení prevodu lodí medzi registrami. Všetky možné nedostatky flotily sa tiež odhalia jednoduchšie a ľahšie sa identifikuje aj potreba nápravných opatrení.

Pokiaľ ide o audit vlajkového štátu Medzinárodnej námornej organizácie, verejným sprístupnením správy členské štáty otvorene poukazujú na svoje silné aj slabé stránky a uvádzajú prostriedky na riešenie nedostatkov. Stávajú sa tak viac verejne zodpovednými a môžu mať záujem na interných postupoch na odstránenie nedostatkov, aby mohli plniť svoje záväzky.

Požiadavka na osvedčený systém riadenia kvality môže tiež predstavovať príležitosť na racionalizáciu riadenia vlajok a lepšie využívanie ľudských zdrojov.

Postupné odstraňovanie členských štátov EÚ z čierneho a sivého zoznamu Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole z roku 2007 je signálom, že námorné úrady berú svoje povinnosti vážne, čo platí aj pre dva zostávajúce členské štáty z týchto zoznamov, z ktorých jeden už nemá námorné plavidlá vo svojom registri.

Pokiaľ ide o medzinárodné námorné dohovory, pobrežné štáty dokázali, že aktívne presadzujú ratifikáciu, hoci stanovené lehoty na pristúpenie ku konkrétnym dohovorom neboli vo všetkých prípadoch dodržané. Je to dôležité na uľahčenie včasného nadobudnutia účinnosti takýchto nástrojov a na zabezpečenie rovnakých podmienok riešenia námorných otázok na globálnej úrovni. Je to tiež znak záväzku voči cieľom dohovorov a zabezpečí sa tým, že vlajkové štáty EÚ si udržia vysokú úroveň vo všetkých oblastiach, ktorých sa dohovory týkajú.

## 6. ZÁVER

Väčšina členských štátov v súčasnosti spĺňa požiadavky stanovené v smernici 2009/21/ES a Komisia členské štáty vyzýva, aby zabezpečili dodržanie tejto úrovne plnenia záväzkov a dosiahli ďalší pokrok.

Čoraz vyšší výkon je od 20. augusta 2013 ešte potrebnejší, pretože týmto dňom nadobudli účinnosť nové dôležité pravidlá v oblasti životných a pracovných podmienok námorníkov v rámci Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a smernice 2009/13/ES, ktorá obsahuje podstatné prvky Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave. Úloha a povinnosti vlajkových štátov EÚ v oblasti kontroly súladu s minimálnymi životnými a pracovnými podmienkami námorníkov sa nadobudnutím účinnosti smernice 2009/13/ES zásadne rozšíria.

Vlajkové štáty EÚ budú okrem toho musieť podrobne posudzovať úlohu uznaných organizácií, ako aj všetkých ďalších organizácií, ktoré budú vlajkovými štátmi poverené inšpekciou v oblastiach Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave a smernice 2009/13/ES. Kľúčom k správnemu presadzovaniu budú poznatky organizácie o týchto konkrétnych problémoch, čo je ďalším dôvodom na to, aby sa platné systémy riadenia kvality týkali aj týchto nových povinností vlajkového štátu.

V čase prijatia smernice 2009/21/ES vyjadrila Komisia poľutovanie nad tým, že tento pôvodný návrh[7] na dosiahnutie súladu s požiadavkami vlajkových štátov členské štáty neprevzali. Ak to okolnosti v budúcnosti umožnia, Komisia môže zvážiť navrhnutie ďalších opatrení, ktorými sa zabezpečí účinné a sústavné plnenie povinností členských štátov ako vlajkových štátov. Vzhľadom na to Komisia povzbudzuje členské štáty, aby pokračovali v snahe dosiahnuť úplný súlad so súčasnou smernicou.

[7] KOM(2005)0586 v konečnom znení z 23.11.2005.

**Príloha**

**Tabuľka 1**

**Stav ratifikácie príslušných dohovorov Medzinárodnej námornej organizácie členskými štátmi k 30. septembru 2010**

*(Zdroj: dokument Rady č. 15978/1/10 Rev 1 z 29. novembra 2010)*

| | Dohovor SOLAS z roku 1974 | Protokol k dohovoru SOLAS z roku 1978 | Protokol k dohovoru SOLAS z roku 1988 | MARPOL 73/78 (príloha I/II) | MARPOL 73/78 (príloha III) | MARPOL 73/78 (príloha IV) | MARPOL 73/78 (príloha V) | Protokol k dohovoru MARPOL z roku 1997 (príloha VI) | Dohovor STCW z roku 1978 | Dohovor o nákladovej značke z roku 1966 | Protokol k dohovoru o nákladovej značke z roku 1988 | Dohovor TONNAGE z roku 1969 | Dohovor COLREG z roku 1972 | Protokol k dohovoru CLC z roku 1992 | Protokol o fonde z roku 1992 | Protokol o fonde z roku 2003 | Dohovor LLMC z roku 1976 | Protokol k dohovoru LLMC z roku 1996 | Dohovor o ropných látkach zo zásobníkov 01 | NAIROBI WRC z roku 2007 | Dohovor HNS z roku 1996 | Protokol k dohovoru HNS z roku 2010 | Dohovor o práci na mori z roku 2006 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pobrežné štáty (23) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Spolu (23) |
| Belgicko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | 18 |
| Bulharsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | x | x | | | | | x | 18 |
| Chorvátsko* | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | x | 19 |
| Cyprus | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | x | x | | | | | | 17 |
| Dánsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | | | 18 |
| Estónsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | | | | | | 17 |
| Fínsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | | | 18 |
| Francúzsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | 17 |
| Nemecko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | | | 18 |
| Grécko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | 18 |
| Írsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | | | | | | 17 |
| Taliansko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | 16 |
| Lotyšsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | 18 |
| Litva | 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 |
| Holandsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | 16 |
| Poľsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | | | | | | 17 |
| Portugalsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | 16 |
| Rumunsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | x | x | x | | | | | | 16 |
| Slovinsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | x | | | | | | 17 |
| Španielsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | | x | 19 |
| Švédsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | | | | | | | 17 |
| Spojené kráľovstvo | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | | | 18 |
| Medzisúčet (23) | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 22 | 23 | 22 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 22 | 19 | | 16 | 17 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| Vnútrozemské štáty (5) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rakúsko | x | x | | x | x | x | x | | x | x | | x | x | | | | | | | | | | | 10 |
| Česká republika | x | x | | x | x | x | x | | x | x | | x | x | | | | | | | | | | | 10 |
| Maďarsko | x | x | | x | x | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | 16 |
| Luxembursko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | x | | | | | | 17 |
| Slovensko | x | x | x | x | x | x | x | | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | 12 |
| Medzisúčet (5) | 5 | 5 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 1 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 2 | 2 | 1 | | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Spolu (28) | 28 | 28 | 25 | 28 | 28 | 27 | 28 | 23 | 28 | 28 | 26 | 28 | 28 | 25 | 24 | 20 | | 18 | 19 | 0 | 0 | 0 | 3 | |

* Vrátane Chorvátska (kandidátska krajina) a dohovoru HNS z roku 1996 a protokolu z roku 2010, ako aj Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 s cieľom uľahčiť porovnanie s tabuľkou 2.

**Tabuľka 2**

**Stav ratifikácie príslušných dohovorov Medzinárodnej námornej organizácie a medzinárodných dohovorov Medzinárodnej organizácie práce členskými štátmi**

*(Zdroj: Medzinárodná námorná organizácia, stav dohovorov k 30. 6. 2013 a Medzinárodná organizácia práce, stav Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave k 30. 6. 2013)*

| | Dohovor SOLAS z roku 1974 | Protokol k dohovoru SOLAS z roku 1978 | Protokol k dohovoru SOLAS z roku 1988 | MARPOL 73/78 (príloha I/II) | MARPOL 73/78 (príloha III) | MARPOL 73/78 (príloha IV) | MARPOL 73/78 (príloha V) | Protokol k dohovoru MARPOL z roku 1997 (príloha VI) | Dohovor STCW z roku 1978 | Dohovor o nákladovej značke z roku 1966 | Protokol k dohovoru o nákladovej značke z roku 1988 | Dohovor TONNAGE z roku 1969 | Dohovor COLREG z roku 1972 | Protokol k dohovoru CLC z roku 1992 | Protokol o fonde z roku 1992 | Protokol o fonde z roku 2003 | Dohovor LLMC z roku 1976 | Protokol k dohovoru LLMC z roku 1996 | Dohovor o ropných látkach zo zásobníkov 01 | NAIROBI WRC z roku 2007 | Dohovor HNS z roku 1996 | Protokol k dohovoru HNS z roku 2010 | Dohovor o práci na mori z roku 2006 | Spolu (23) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pobrežné štáty (23) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Belgicko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | | 18 |
| Bulharsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | x | x | x | | | x | 20 |
| Chorvátsko* | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | x | 20 |
| Cyprus | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | x | x | | x | | x | 20 |
| Dánsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | x | 20 |
| Estónsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | 19 |
| Fínsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | x | 20 |
| Francúzsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | x | 20 |
| Nemecko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | x | | | x | 20 |
| Grécko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | x | 20 |
| Írsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | 19 |
| Taliansko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | x | | | | | 17 |
| Lotyšsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | x | 20 |
| Litva | 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 |
| Holandsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | x | 20 |
| Poľsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | x | 20 |
| Portugalsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | 16 |
| Rumunsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | x | x | x | | | | | 17 |
| Slovinsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | x | | x | | | 18 |
| Španielsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | x | 19 |
| Švédsko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | | | | x | 19 |
| Spojené kráľovstvo | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | d | x | x | x | | | | 19 |
| Medzisúčet (23) | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 22 | 19 | | 21 | 22 | 3 | 3 | 0 | 14 | |
| Vnútrozemské štáty (5) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rakúsko | x | x | | x | x | x | x | | x | x | | x | x | | | | | | | | | | | 10 |
| Česká republika | x | x | | x | x | x | x | | x | x | | x | x | | | | | | | | | | | 10 |
| Maďarsko | x | x | | x | x | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | | | 18 |
| Luxembursko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | x | x | x | | | | x | 19 |
| Slovensko | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | 13 |
| Medzisúčet (5) | 5 | 5 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 2 | 2 | 1 | | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | |
| Spolu (28) | 28 | 28 | 25 | 28 | 28 | 28 | 28 | 25 | 28 | 28 | 26 | 28 | 28 | 25 | 24 | 20 | | 23 | 24 | 3 | 4 | 0 | 14 | |

Poznámka: vrátane Chorvátska, ktoré je od 1. júla 2013 členským štátom.