EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.12.2013
COM(2013) 916 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om tillämpningen av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

(Text av betydelse för EES)

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om tillämpningen av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

Direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser[1] ingår i ett åtgärdspaket kallat tredje sjösäkerhetspaketet, som antogs i mars 2009 i syfte att förbättra sektorns konkurrenskraft genom att endast gynna de operatörer som respekterar sjösäkerheten och sätta större press på undermåliga fartyg.

Det dubbla syftet med direktivet är att

(a) se till att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstater, särskilt genom att göra Internationella sjöfartsorganisationens system för kontroll av flaggstater obligatoriskt enligt EU:s lagstiftning och införa certifiering av de operativa delarna av de nationella sjöfartsmyndigheternas förvaltningssystem, och

(b) förbättra säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg som för en medlemsstats flagg, särskilt genom att se till att ingen medlemsstat förekommer på den svarta eller den grå listan från Paris-samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU).

De krav som införs för medlemsstaterna i egenskap av flaggstater anges i avsnitt 4 i denna rapport, tillsammans med kommissionens iakttagelser.

Medlemsstaterna gjorde också ett gemensamt uttalande i vilket de samtyckte till att vara bundna av de internationella konventionerna om flaggstatsförpliktelser och tillämpa IMO-koden på genomförandet av dess obligatoriska instrument, som är utformade för att garantera att de nationella myndigheterna har de resurser och befogenheter som de behöver som flaggstater för att kunna fullgöra sina internationella förpliktelser.

2. INFÖRLIVANDE

Tio medlemsstater[2] införlivade direktivet i tid, dvs. senast den 17 juni 2011 (den 1 juli 2013 för Kroatien), elva gjorde det till årsslutet 2011 och resten av medlemsstaterna överskred tidsfristen för införlivandet med mer än sex månader. De flesta medlemsstaterna införlivade följaktligen direktivet inom eller nära tidsgränsen.

3. UNDERLAG FÖR RAPPORTEN

Enligt artikel 9 i direktivet ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv. Rapporten ska innehålla en bedömning av medlemsstaternas prestation som flaggstater.

---

1 EUT L 131, 28.5.2009, s. 132.

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

Information från 25 EU-medlemsstater[3] bildar underlag till denna rapport.

4. NUVARANDE SITUATION OCH KOMMISSIONENS IAKTTAGELSER

4.1. Tillämpning av artiklarna 4 och 6 när det gäller öppenhet i överföring av fartyg som för en medlemsstats flagg

Enligt artikel 4 ska medlemsstaterna se till att fartyg som för dess flagg uppfyller tillämpliga internationella regler och föreskrifter. I artikeln anges också vilka grundläggande säkerhetskontroller som ska genomföras när ett fartyg överförs till att föra en medlemsstats flagg samt krav på att snarast möjligt lämna uppgifter om brister och säkerhetsrelaterad information till den mottagande flaggstaten vid överföringen av fartyget. I skälen hänvisas i skäl 6 till liknande bestämmelser om överföring av fartyg som rekommenderas av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i cirkulär MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 av den 20 december 2004 om överföring av fartyg mellan stater. Syftet är att i sjösäkerhetens intresse öka öppenheten i förhållandet mellan flaggstater.

I artikel 6 anges vilka uppgifter om fartyg som för en medlemsstats flagg som minst ska registreras och snabbt finnas tillgängliga. Häri ingår

– uppgifter om fartyget,

– datum för besiktningar,

– namnet på de erkända organisationer som har deltagit i fartygets certifiering och klassificering,

– namnet på den behöriga myndighet för hamnstatskontroll som har inspekterat fartyget, och inspektionsdatum,

– resultatet av hamnstatskontrollerna,

– information om sjöolyckor.

I artikel 4.2 anges dessutom att när en annan flaggstat begär information om ett fartyg som tidigare förde denna medlemsstats flagg, ska den medlemsstaten snarast möjligt ge den begärande flaggstaten ingående information om kvarstående brister och alla andra relevanta uppgifter som rör säkerheten. Enligt artikel 6 g ska medlemsstaterna också behålla registrerade uppgifter om fartyg som har upphört att föra den berörda medlemsstatens flagg under de föregående tolv månaderna.

De flesta medlemsstaterna har offentliggjort de uppgifter som anges i artikel 6. Även Ungern, som inte längre har sjögående handelsfartyg under sin flagg, har bekräftat att uppgifter om fartyg som tidigare förde dess flagg förblir offentligt tillgängliga. Tio medlemsstater har offentliggjort uppgifterna på sin förvaltnings webbplats och ett fåtal förvaltningar (Belgien, Finland och Nederländerna), där detta ansvar delas med en byrå eller inspektion, har offentliggjort uppgifterna på båda organisationernas webbplatser. De nederländska myndigheterna har dessutom bestämt att de erkända organisationer som arbetar för deras räkning även ska göra dessa uppgifter tillgängliga på sina egna respektive webbplatser.

Ett fåtal förvaltningar (Cypern, Portugal och Sverige) har dock ifrågasatt kravet på att alla sådana uppgifter ska finnas på offentliga webbplatser och påpekar att det i

[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.

direktivet endast fastställs att uppgifterna ska finnas snabbt tillgängliga, vilket innebär att det är medlemsstaterna som avgör om eventuella förfrågningar om uppgifter från allmänheten ska beviljas.

Bedömning av medlemsstaternas prestation

När det gäller tillgång till information och därmed även öppenheten kring prestationerna för fartyg som för en medlemsstats flagg har situationen klarnat sedan direktivets ikraftträdande, eftersom ett ansenligt antal medlemsstater offentliggör uppgifterna på sina förvaltningars webbplats(er), eller åtminstone bekräftar att uppgifterna snabbt kan göras tillgängliga för allmänheten. Dessutom verkar detta ha lett till att vissa medlemsstater har tänkt om när det gäller möjligheten att föra ett sjöfartsregister, vilket är ett stort framsteg.

4.2. Artikel 7 (flaggstatsrevision)

I december 2004 antog IMO resolution A.946(23) genom vilken ett frivilligt revisionssystem för medlemsstaterna inrättas och vidareutvecklas. Ramen och förfarandet för IMO-revisionen fastställs i resolution A.974(24), antagen i december 2005. Syftet är att avgöra i vilken utsträckning IMO-medlemsstaterna genomför och tillämpar de obligatoriska IMO-instrumenten.

Revisionen utförs av överordnade sjöfartsexperter från IMO-medlemsstaternas sjöfartsförvaltningar och består av en inbördes utvärdering, inklusive en veckolång inspektion av den berörda förvaltningen. Eventuell bristande efterlevnad eller konstaterade brister anges i slutrapporten. I rapporten ingår även bästa praxis och områden som kan utvecklas ytterligare. Den innehåller dessutom en plan för korrigerande åtgärder som har överenskommits med förvaltningen i syfte att rätta till eventuella konstaterade brister.

Enligt direktiv 2009/21/EG ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som krävs för en IMO-revision av deras förvaltning åtminstone vart sjunde år och ska offentliggöra resultatet av revisionen i enlighet med den relevanta nationella lagstiftningen om konfidentialitet.

4.2.1. Begäran om frivillig IMO-revision

De medlemsstater som först begärde att få genomgå en IMO-revision 2006 var Danmark, Cypern, Spanien och Storbritannien. Storbritannien, Frankrike och Cypern deltog i utarbetandet av det frivilliga revisionssystemet för medlemsstaterna genom att genomgå en kontroll i ett tidigare skede. Danmark var den första IMO-medlemsstaten som genomgick en officiell revision och Cypern den andra.

Förutom Portugal har alla kustmedlemsstater i EU som är flaggstater genomgått en revision. Detta bekräftas i ett nyligen utfärdat IMO-cirkulär om frågan[4]. Dessutom har sju medlemsstater begärt eller har för avsikt att begära att få genomgå en andra revision.

4.2.2. Revisionsresultat

De flesta medlemsstaterna rapporterade ett positivt revisionsresultat och överenskomna åtgärdsplaner för korrigering av bristande efterlevnad, iakttagelser

[4] IMO:s cirkulärskrivelse 3372 av den 3 maj 2013.

och påvisade brister. Bristerna rörde till exempel behovet av en strategi för att uppfylla IMO-skyldigheterna, uppdatering av nationell lagstiftning, riktlinjer och checklistor, avtal med erkända organisationer, personalomfördelning och utbildningsintyg. Medlemsstaterna har korrigerat konstaterade brister eller är i färd med att göra det genom en åtgärdsplan. Ett fåtal medlemsstater har påpekat att de kanske inte har omedelbart tillgängliga medel för att genomföra åtgärdsplanen. Belgien har till exempel uppgett att korrigerande åtgärder vidtas i den mån den federala staten är behörig att göra detta, för Irland är framstegen med nationell lagstiftning om återstående konventioner beroende av lagstiftningsprioriteringar och tidtabeller.

De medlemsstater som har genomgått en revision har kunnat kartlägga områden där deras förvaltning kan förbättras och utforma åtgärder för att avhjälpa konstaterade brister. Revisionerna är således ett sätt att höja standarden på medlemsstaternas förvaltningar och är därför välkomna. Eftersom revisionerna utförs av sakkunniga kan de också ge tillfälle till ömsesidigt lärande för dem som deltar i revisionsbedömningen, kunskaper som de sedan kan ta med sig till den egna förvaltningen.

4.2.3. Offentliggörande av resultaten

En stor andel av medlemsstaterna offentliggör revisionsrapporterna på sina förvaltningars webbplatser. Dock är det inte alltid så lätt att få tillgång till rapporterna. Andra medlemsstater – Belgien, Spanien, Frankrike och Irland – begränsar tillgången till rapporterna genom den frihet som IMO-medlemsstaterna ges att bestämma i hur stor utsträckning rapporterna ska offentliggöras och även i linje med de gränser som anges i direktivet när det gäller den nationella lagstiftningen om konfidentialitet.

Bedömning av medlemsstaternas prestation

Kommissionen ser upptäckter av bristande efterlevnad eller iakttagelser som en väg till förbättring för att medlemsstaterna ska kunna utöva sitt ansvar som flaggstater på ett bättre sätt, främst när det gäller sjösäkerhet och miljöskydd. Medlemsstaterna har använt de planer för korrigerande åtgärder som tagits fram efter revisionerna för att förbättra sin verksamhet som flaggstater.

Av de medlemsstater som inte har genomgått en IMO-revision är det bara Portugal som har ett aktivt register. Kommissionen kommer aktivt att arbeta för att Portugal ska ansluta sig till det frivilliga revisionssystemet för medlemsstaterna.

4.3. Artikel 8: Certifierat kvalitetsledningssystem

Enligt artikel 8.1 skulle varje medlemsstat senast den 17 juni 2012 utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för de operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet. Kvalitetsledningssystemet ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder.

De flesta förvaltningar som lämnade återkoppling uppgav att de hade gjort detta, och många blev certifierade under 2012. Några medlemsstater, till exempel Grekland, Spanien, Litauen, Luxemburg, Lettland och Storbritannien, betonade att de redan har kvalitetsledningssystem sedan en tid tillbaka, innan kravet på certifiering infördes genom direktivet. I Storbritanniens fall har förvaltningen tidigare varit certifierad enligt ISO 9001:1994 och ISO 9001:2001. Andra medlemsstater uppgav att de hade erhållit särskilda utmärkelser – Belgien påpekade att man hade tilldelats en

utmärkelse för god flaggstatsförvaltning. För andra medlemsstater var processen till hjälp; Polen rapporterade att dess sjöfartskontor i Gdynia och Stettin hade blivit certifierade 2008 och det tredje kontoret i Słupsk blev certifierat 2009. Samtliga kontors kvalitetsledningssystem harmoniserades och certifierades 2011.

Vissa medlemsstater hade däremot inte genomfört detta krav ännu. Några av dem – Malta, Nederländerna och Slovenien – planerar att certifiera sina förvaltningar till årsslutet 2013. Cypern avvaktar medan andra medlemsstater inte planerar certifiering, antingen på grund av brist på personal- och it-resurser (Irland) eller interna administrativa svårigheter (Portugal). Kommissionen följer aktivt upp detta krav tillsammans med de berörda medlemsstaterna. Den externa certifieringen av kvalitetsledningssystem är ett annat sätt att se till att medlemsstaternas flaggstatsförvaltningar inte bara tillhandahåller kvalitetstjänster till sina flottor, utan även kräver och genomdriver högsta möjliga säkerhets- och miljönormer på internationell nivå och EU-nivå. På det mer praktiska planet har medlemsstaterna uppgett att genomförandet av detta krav kan möjliggöra en rationalisering av flaggstatsförvaltningen, bättre utnyttjande av personalresurserna och även ge utrymme för att frigöra en del personal för andra uppgifter, till exempel hamnstatsinspektioner.

Under lagstiftningsprocessen angående förslaget till direktiv om flaggstaternas ansvar i fråga om efterlevnad och verkställighet av 2006 års konvention om arbete till sjöss, hävdade kommissionen att artikel 8 i direktiv 2009/21/EG om certifierade kvalitetsledningssystem bör vara tillämplig på alla operativa delar av den flaggstatsrelaterade verksamheten, vare sig de grundas på IMO-konventionen eller andra konventioner. Kommissionen anser därför att kravet att ha ett certifierat förvaltningssystem gäller för de operativa delar av verksamheten som rör genomförandet av 2006 års konvention om arbete till sjöss (MLC-konventionen). Detta bör även avspeglas i medlemsstaternas genomförandeverksamhet.

Bedömning av medlemsstaternas prestation

Detta krav utgör ännu en oberoende kvalitetskontroll av de system och förfaranden som medlemsstaterna tillämpar i sin verksamhet som flaggstater. Konkreta förbättringar har rapporterats. Sex medlemsstaters befintliga kvalitetsledningssystem bekräftades genom extern certifiering. Flera medlemsstater planerar att genomföra extern certifiering inom kort. Irland och Portugal avvaktar, och kommissionen kommer aktivt att arbeta för att de berörda medlemsstaterna genomför extern certifiering. Extern certifiering av samtliga sjöfartsförvaltningar i EU för alla relevanta internationella konventioner har alltså inte uppnåtts, och kommissionen kommer att vidta åtgärder för att avhjälpa denna situation.

4.4. Artikel 8: Svarta och grå listor

Enligt artikel 8.2 ska medlemsstater som förekommer på den svarta lista eller som under två år i rad förekommer på den grå lista som offentliggörs i den senaste årsrapporten från Paris-samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU) lämna en rapport till kommissionen om sin prestation som flaggstat. Rapporten ska kartlägga och analysera de huvudsakliga skälen till den bristande efterlevnad som föranledde kvarhållandena och brister som ledde till att medlemsstaten förekommer på den svarta eller grå listan. Det är statistik över varje flaggstats fartyg över en rullande treårsperiod som avgör om en medlemsstat förs upp på den svarta eller

grå listan. I Paris MOU-rapporten för 2013 anges detaljerade resultat per flaggstat för perioden 2010–2012.

Två medlemsstater förekommer för närvarande på den grå listan, Bulgarien och Slovakien. Båda de berörda medlemsstaterna har lämnat en analys av skälen till att de fortfarande är uteslutna från Paris MOU:s vita landslista. I båda fallen har antalet fartyg som för dessa medlemsstaters flagg minskat betydligt sedan 2007, i Bulgariens fall med över två tredjedelar. Slovakien beslutade att inte förnya certifikaten för sina registrerade sjögående fartyg efter den 1 november 2012.

När det gäller Bulgarien är de nyregistrerade fartygen till och med äldre än de redan registrerade trots att flottan totalt sett blivit mindre, vilket innebär att flottans genomsnittsålder ökar. Flottan uppvisar ett större antal brister, vilket speglar den högre genomsnittsåldern trots ökade flaggstatsinspektioner per fartyg. Bulgarien har nu tagit fram en förteckning med sju åtgärder för att lösa situationen.

Medlemsstaterna rapporterade följande exempel på god praxis som kan genomföras för att uppnå status som förtecknad på den vita listan:

– Paris MOU-kriterierna beaktas vid flaggstatsinspektioner av fartyg som för medlemsstatens flagg.

– Fartygen registreras inte om de under de två föregående åren har kvarhållits fler än tre gånger av medlemsstaterna enligt Paris MOU eller Tokyo MOU eller av Förenta staternas kustvakt.

– Kvarhållna fartyg ska rapportera till ministeriet eller en erkänd organisation och genomgå ett speciellt besök, ytterligare inspektioner och revisioner.

– Operatörer på fartyg med brister ska redovisa skälen till den bristande efterlevnaden till de behöriga myndigheterna.

– Riktade inspektioner av fartyg som för medlemsstatens egen flagg utförs när de anlöper en flaggstatshamn.

– Mindre fartyg uppmuntras att genomgå icke-obligatoriska undersökningar.

Överlag har de fartyg som för EU-medlemsstaters flagg förbättrats betydligt under perioden fram till och efter direktivets ikraftträdande. När det gäller Paris MOU:s ***grå lista*** över flaggstater har antalet medlemsstater och kandidatstater under de senaste fyra åren minskat från sex till de nuvarande två medlemsstaterna. För närvarande finns inga medlemsstater med på den ***svarta listan***.

Stater med små flottor har svårt att välja en godtagbar metod för jämförelse av flottornas prestationer i samband med upprättandet av de svarta, grå och vita listorna. Av statistiska skäl kan ett enda dåligt hamnstatskontrollresultat inverka oproportionerligt negativt på flaggstatens prestationer – eftersom flottan är liten kan det dåliga resultatet inte uppvägas av goda resultat på andra håll, vilket i sin tur beror på att det finns färre fartyg att inspektera. Dessa svårigheter bekräftas i skäl 15 i direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, men hittills har ingen medlemsstat tagit fram en metod för prestationsbedömning som är godtagbar för alla och jämförbar mellan de olika statliga kontrollorganen. Paris MOU har inrättat en arbetsgrupp (TF 31) som ska undersöka problemen med genomförandet av det nya systemet för hamnstatskontroll. En parallell EU-arbetsgrupp har inrättats som också arbetar med bland annat denna fråga.

Bedömning av medlemsstaternas prestation

Under den senaste rapportperioden 2013, dvs. 2010–2012, finns ingen av de ursprungligen sju medlemsstaterna eller kandidatländerna (AT, LT, LV, PL och SK, plus BG och RO) som rapporterats ha ett stort antal fartyg med bristande efterlevnad i sina register, nu med på den svarta listan och endast två står kvar på den grå listan. Detta visar på avsevärda framsteg i insatserna för att få medlemsstaterna att se till att fartyg som för deras flagg följer bestämmelserna. Sex av de tio flaggstater som står högst upp på den senaste vita listan är i själva verket EU-medlemsstater, och 15 finns med bland de 30 bästa flaggstaterna. Kommissionen kommer att fortsätta övervaka det arbete som utförs av de två EU-medlemsstater som fortfarande finns kvar på den grå listan.

4.5. Ratificering av internationella konventioner

Den 9 december 2008 utfärdade samtliga medlemsstater en gemensam förklaring, där de gjorde ett fast åtagande att senast den 1 januari 2012 samtycka till att vara bundna av ett antal internationella konventioner, vilka anges i bilagan till denna rapport. Medlemsstaterna åtog sig också att senast den 1 januari 2013 samtycka till att vara bundna av 2007 års internationella Nairobikonventionen om borttagning av vrak, eller för kustlösa länder, att vidta nödvändiga åtgärder för att se till att fartyg som för deras flagg innehar ett certifikat som har utfärdats av en part till konventionen.

Genom en skrivelse av den 29 november 2010, som skickades till rådet, påminde kommissionen medlemsstaterna om deras åtagande och räknade upp de medlemsstater som fortfarande inte hade ratificerat vissa av de internationella konventionerna. Kommissionen uppmanade också ministrarna att fullgöra de åtaganden som ingåtts av medlemsstaterna inom de fastställda tidsgränserna. Situationen för varje medlemsstat 2010 och 2013 när det gäller ratificeringen av internationella konventioner anges i tabellerna 1 och 2 i bilagan.

Förutom de konventioner som medlemsstaterna åtog sig att ratificera i sin förklaring informerade sig kommissionen även om konvention nr 96 om sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen)[5] och dess protokoll 2010 samt Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss 2006. Delar av dessa konventioner har införlivats i EU-lagstiftningen genom direktiv 2009/13/EG[6]. Dessa konventioner finns också med i tabellerna 1 och 2 i bilagan.

Avslutningsvis hänvisade vissa medlemsstater till sin ståndpunkt om andra konventioner, till exempel 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, 2001 års konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning från 2009.

[5] Internationell konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

[6] Direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG.

Kommissionens iakttagelser

Medlemsstaterna har generellt fullgjort sina åtaganden att samtycka till att bli bundna av konventionerna i förklaringen. Endast två kustlösa medlemsstater verkar inte vidta några aktiva åtgärder för att ratificera protokollen till vissa konventioner (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss och lastlinjekonventionen) från 1988. Det bör noteras att tre medlemsstater nu har ratificerat 2007 års Nairobikonvention om borttagning av vrak och tolv medlemsstater är i färd med att göra det, jämfört med 2010, då ingen av medlemsstaterna hade ratificerat konventionen. Situationen för HNS-konvention nr 96 och dess protokoll från 2010 är liknande, fyra medlemsstater har ratificerat konventionen och tolv vidtar åtgärder för att göra det. Ökningen av antalet ratificeringar och förberedelser för ratificering är uppmuntrande, även om vissa medlemsstater bör erkänna att de tidsfrister de åtog sig att följa 2009 nu har löpt ut och fördubbla sina insatser för att leva upp till förklaringen. Det kan behövas incitament för att de ska göra detta och kommissionen påpekar att den föreslog en sådan mekanism vid den senaste översynen av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, ett förslag som till slut avslogs av lagstiftaren.

När det gäller 2006 års konvention om arbete till sjöss har 14 medlemsstater redan ratificerat den och samtliga återstående medlemsstater förväntas snabbt följa efter. Bestämmelserna om kvalitetsledningssystem, som gäller alla operativa delar av förvaltningarnas flaggstatsrelaterade verksamhet, kommer också att vara tillämpliga på andra konventioner än IMO-konventioner såsom MLC-konventionen, vilket innebär att det är ännu viktigare att medlemsstaterna ratificerar denna konvention. För att se till att direktiv 2009/13/EG, genom vilket det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss genomförs på lämpligt sätt, kommer ett direktiv om flaggstaternas ansvar i fråga om efterlevnad och verkställighet av 2006 års konvention om arbete till sjöss att antas inom kort, så att det garanteras att fartyg som för EU-medlemsstaters flagg uppfyller de delar av MLC-konventionen som har genomförts genom direktiv 2009/13/EG.

Kommissionen avser att vara mer aktiv på internationell nivå i de relevanta sjöfartsorganisationer där de berörda konventionerna administreras.

5. ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING AV MEDLEMSSTATERNAS PRESTATIONER SOM FLAGGSTATER

Direktivets krav på snabbt tillgänglig information och öppenhet kring prestationsuppgifter för fartyg som för en medlemsstats flagg tillämpas allmänt, vilket kan bidra till överföringen av fartyg mellan registren. Eventuella brister i flottorna märks också tydligare och behov av korrigerande åtgärder kan kartläggas.

När det gäller IMO:s flaggstatsrevision är medlemsstaterna genom att offentliggöra rapporterna öppna i redovisningen av sina starka och svaga sidor och hur de åtgärdar bristerna. De blir mer offentligt ansvariga och kan internt uppmuntras att söka medel för att rätta till eventuella brister så att de kan fullgöra sitt ansvar.

Kravet på ett certifierat kvalitetsledningssystem kan också ge möjligheter att rationalisera ledningen av flaggstatsverksamheten och förbättra utnyttjandet av personalresurserna.

EU-medlemsstaterna har gradvis försvunnit från Paris MOU:s svarta och grå listor sedan 2007 och framåt, vilket är ett tecken på att sjöfartsförvaltningarna tar sitt ansvar på allvar. Av de två återstående medlemsstaterna på dessa listor har en till exempel inte längre några sjögående fartyg kvar i sina register.

När det gäller de internationella sjöfartskonventionerna har kuststaterna aktivt arbetat för ratificering, även om de inte alltid har uppfyllt sina utlovade tidsfrister för att ansluta sig till specifika konventioner. Ratificeringarna är viktiga för att instrumenten snabbt ska kunna träda i kraft och för att garantera lika villkor i sjöfartsfrågor på global nivå. Det är också ett tecken på att medlemsstaterna åtar sig att uppfylla konventionernas syften och garanterar att EU:s flaggstater upprätthåller en hög standard inom de områden som omfattas av konventionerna.

6. SLUTSATS

De flesta medlemsstaterna uppfyller för närvarande de krav som fastställs i direktiv 2009/21/EG, och kommissionen uppmanar medlemsstaterna att upprätthålla denna åtagandenivå och göra ytterligare framsteg.

En fortsatt hög prestationsnivå är ännu viktigare i och med de nya viktiga regler för sjöfolks levnads- och arbetsförhållanden som trädde i kraft den 20 augusti 2013 i och med 2006 års konvention om arbete till sjöss samt direktiv 2009/13/EG, som innehåller viktiga delar av MLC-konventionen. EU-flaggstaternas roll och ansvar när det gäller att kontrollera efterlevnad av de viktigaste levnads- och arbetsförhållandena för sjöfolk utvidgas betydligt i och med ikraftträdandet av direktiv 2009/13/EG.

Rollen för erkända organisationer och eventuella andra organisationer som kan delegeras inspektionsuppgifter av flaggstaterna när det gäller MLC-konventionen och direktiv 2009/13/EG måste noggrant utvärderas av EU:s flaggstater. Organisationernas kunskap om dessa frågor kommer att vara en avgörande faktor för ett lämpligt genomförande, vilket är ännu ett skäl för att se till att de tillämpliga kvalitetsledningssystemen även omfattar sådana nya ansvarsuppgifter för flaggstaterna.

Vid tidpunkten för antagandet av direktiv 2009/21/EG beklagade kommissionen att dess ursprungliga förslag[7] om efterlevnad av flaggstatskrav inte hade hörsammats av medlemsstaterna. Om omständigheterna så kräver i framtiden kan kommissionen överväga nyttan av att föreslå ytterligare åtgärder för att se till att medlemsstaterna fortsätter att effektivt och konsekvent fullgöra sina skyldigheter som flaggstater. Med tanke på detta vill kommissionen därför uppmana medlemsstaterna att fortsätta sina insatser för att fullständigt uppfylla det gällande direktivet.

[7] KOM(2005) 586 slutlig av den 23 november 2005.

Bilaga

Tabell 1

Status för medlemsstaternas ratificering av relevanta IMO-konventioner per den 30 september 2010

(Källa: rådsdokument ref. 15978/1/10 Rev 1 av den 29 november 2010.)

	Solas-konvention nr 74	Solas-protokoll nr 78	Solas-protokoll nr 88	MARPOL 73/78 (bilaga I/II)	MARPOL 73/78 (bilaga III)	MARPOL 73/78 (bilaga IV)	MARPOL 73/78 (bilaga V)	MARPOL-protokoll nr 97 (bilaga VI)	STCW-konventionen nr 78	Lastlinjekonventionen nr 66	Lastslinjeprotokollet nr 88	Tonnagekonventionen nr 69	COLREG-konventionen nr 72	CLC-protokollet nr 92	FUND-protokollet nr 92	FUND-protokollet 2003	LLMC-konventionen nr 76	LLMC-protokollet nr 96	Bunkerkonventionen nr 01	Nairobikonventionen om vrakborttagning 2007	HNS-konventionen nr 96	HNS-protokollet 2010	Konventionen om arbets till sjöss 2006	Totalt (23)
Kuststater (23)																								
Belgien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgarien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Kroatien*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Cypern	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Danmark	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Frankrike	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Tyskland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grekland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Italien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Lettland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Litauen	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
Nederländerna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumänien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovenien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Spanien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Sverige	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Storbritannien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Deltotal (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Kustlösa länder (5)																								
Österrike	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tjeckien	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungern	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
Slovakien	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Deltotal (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Totalt+A1 (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*Kroatien (kandidatland) samt HNS-konvention nr 96 och 2010 års protokoll plus 2006 års konvention om arbete till sjöss har inbegripits för att underlätta jämförelser med tabell 2.

Tabell 2

Status för medlemsstaternas ratificering av relevanta IMO-konventioner samt ILO:s internationella konventioner

(Källa: IMO, status för konventioner per den 30 juni 2013 och ILO, status för MLC-konventionen per den 30 juni 2013.)

	Solas-konvention nr 74	Solas-protokoll nr 78	Solas-protokoll nr 88	MARPOL 73/78 (bilaga I/II)	MARPOL 73/78 (bilaga III)	MARPOL 73/78 (bilaga IV)	MARPOL 73/78 (bilaga V)	MARPOL-protokoll nr 97 (bilaga V	STCW-konventionen nr 78	Lastlinjekonventionen nr 66	Lastlinjeprotokollet nr 88	Tonnagekonventionen nr 69	COLREG-konventionen nr 72	CLC-protokollet nr 92	FUND-protokollet nr 92	FUND-protokollet 2003	LLMC-konventionen nr 76	LLMC-protokollet nr 96	Bunkerkonventionen nr 01	Nairobikonventionen om vrakbortta	HNS-konventionen nr 96	HNS-protokollet 2010	Konventionen om arbets till sjöss 2	
Kuststater (23)																								Totalt (23)
Belgien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgarien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Kroatien*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Cypern	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Danmark	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Frankrike	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Tyskland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grekland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Lettland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Litauen	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
Nederländerna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Polen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Rumänien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovenien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Spanien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Sverige	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Storbritannien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Deltotal (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Kustlösa länder (5)																								
Österrike	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tjeckien	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungern	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
Slovakien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Deltotal (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Totalt+A1 (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Obs: Kroatien har inbegripits som medlemsstat från den 1 juli 2013.