EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Direktive 2009/21/ES o skladnosti z zahtevami države zastave

(Besedilo velja za EGP)

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Direktive 2009/21/ES o skladnosti z zahtevami države zastave

(Besedilo velja za EGP)

1. UVOD

Direktiva 2009/21/ES o skladnosti z zahtevami države zastave[1] je bila del svežnja ukrepov, znanega kot „tretji sveženj ukrepov o pomorski varnosti“, ki je bil sprejet marca 2009 za izboljšanje konkurenčnosti v sektorju. Koristil naj bi samo tistim upravljavcem, ki spoštujejo pomorsko varnost, in povečal pritisk na lastnike ladij, ki ne izpolnjujejo standardov.

Namen te direktive je dvojen:

(a) zagotoviti, da države članice učinkovito in dosledno izpolnjujejo svoje obveznosti kot države zastave, zlasti tako, da postane sistem presoj držav zastave Mednarodne pomorske organizacije (v nadaljnjem besedilu: IMO) obvezen v skladu z zakonodajo EU, in z uvedbo certifikacije sistemov vodenja za operativne dele dejavnosti nacionalnih pomorskih organov;

(b) izboljšati varnost in preprečiti onesnaževanje z ladij, ki plujejo pod zastavo države članice, zlasti z zagotavljanjem, da se nobena ne doda na črno ali sivo listo Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (v nadaljnjem besedilu: Pariški MOU).

Zahteve, ki jih uvaja ta direktiva in ki veljajo za države članice kot države zastave, so predstavljene v oddelku 4 tega poročila, skupaj s pripombami Komisije.

Države članice so podale tudi skupno izjavo, s katero so se zavezale k spoštovanju mednarodnih konvencij, ki državam zastave nalagajo obveznosti, ter k uporabi Kodeksa IMO o izvajanju obveznih instrumentov, ki nacionalnim organom držav zastave zagotavlja sredstva in pooblastila, potrebna za prevzem njihovih mednarodnih obveznosti, ki jih imajo kot države zastave.

2. PRENOS

Deset držav članic[2] je direktivo pravočasno preneslo v svojo zakonodajo, to je do 17. junija 2011 (do 1. julija 2013 za Hrvaško), 11 držav članic je to naredilo do konca leta 2011, medtem ko so ostale države članice zamudile rok za prenos za več kot 6 mesecev. Večina držav članic je torej prenos v svojo zakonodajo izvedla pred rokom ali kmalu po izteku roka.

[1] UL L 131, 28.5.2009, str. 132.

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

3. PODATKI ZA POROČILO

Člen 9 Direktive od Komisije zahteva, da Evropskemu Parlamentu in Svetu predstavi poročilo o uporabi te direktive, ki vsebuje oceno delovanja držav članic kot držav zastave.

V poročilu so upoštevane informacije, ki jih je poslalo 25 držav članic EU[3].

4. POLOŽAJ IN PRIPOMBE KOMISIJE

4.1. Izvajanje členov 4 in 6, kar zadeva preglednost pri prenosu ladje, ki pluje pod zastavo države članice

Člen 4 od držav članic zahteva, da zagotovijo, da so ladje, ki plujejo pod njihovo zastavo, skladne z veljavnimi mednarodnimi pravili in predpisi. Določa tudi osnovna varnostna preverjanja pri prenosu ladje pod zastavo države članice ter od predhodne države zastave zahteva, da državi prejemnici nemudoma posreduje podatke o pomanjkljivostih in z varnostjo povezane informacije. V uvodnih izjavah se uvodna izjava 6 nanaša na podobne določbe o prenosu ladij, ki jih priporoča IMO v okrožnici MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 z dne 20. decembra 2004 o prenosu ladij med državami. Cilj je povečati preglednost v odnosih med državami zastave, da bi se zagotovila pomorska varnost.

Kar zadeva ladje, ki plujejo pod zastavo države članice, člen 6 določa minimalne informacije, ki morajo biti vedno na voljo. To so:

- podrobnosti o ladji,
- datumi pregledov,
- identifikacija priznanih organizacij, vključenih v postopek izdaje spričeval in klasifikacije,
- identifikacija pristojnega organa pomorske inšpekcije v državi pristanišča, ki je ladjo pregledal, in datumi inšpekcijskih pregledov,
- rezultati inšpekcijskih pregledov,
- informacije o pomorskih nesrečah.

Poleg tega je v členu 4(2) navedeno, da kadar druga država zastave zaprosi za informacije o ladji, ki je prej plula pod zastavo države članice, ta država članica državi zastave, ki to zahteva, nemudoma posreduje podrobnosti o nerešenih pomanjkljivostih in druge z varnostjo povezane informacije. Člen 6(g) od držav članic tudi zahteva, da 12 mesecev hranijo podatke o ladjah, ki so bile prej pod njihovo zastavo.

V večini držav članic so informacije iz člena 6 dostopne javnosti. Celo Madžarska, ki pod svojo zastavo nima več trgovskih ladij za morsko plovbo, je potrdila, da so informacije o ladjah, ki so plule pod njeno zastavo, še vedno dostopne javnosti. V 10 državah članicah so te informacije na voljo na spletnih mestih njihovih uprav, pri nekaterih upravah (v Belgiji, na Finskem in na Nizozemskem), ki si to odgovornost delijo z agencijo ali inšpektoratom, pa so te informacije na voljo na spletnih mestih obeh organizacij. Nizozemska je dejansko določila, da morajo tudi priznane

[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.

organizacije, ki delujejo v njenem imenu, te informacije objaviti na svojih spletnih mestih.

Kljub temu pa se nekaj uprav (Ciper, Portugalska in Švedska) ni strinjalo, da morajo biti vsi ti podatki dostopni na javnih spletnih mestih, in so opozorile, da Direktiva določa samo, da morajo biti podatki vedno na voljo, kar državam članicam omogoča, da se same odločijo o upravičenosti javnih zahtev za informacije.

Ocena delovanja držav članic

Kar zadeva razpoložljivost informacij in posledično tudi preglednost delovanja ladij, ki plujejo pod zastavo države članice, je, odkar je direktiva začela veljati, položaj jasnejši. Številne države članice objavljajo podatke na spletnem mestu (ali spletnih mestih) svojih uprav ali pa so vsaj potrdile, da se dostop o teh podatkov lahko kadar koli omogoči javnosti. Poleg tega se zdi, da je ta praksa v primeru nekaterih držav članic spodbudila ponovno presojo o smiselnosti vzdrževanja ladijskega registra – kar je pomemben napredek.

4.2. Člen 7 (postopek presoje države zastave)

Z Resolucijo A.946(23) je IMO decembra 2004 odobrila vzpostavitev in nadaljnji razvoj prostovoljnega sistema samoocenitve držav članic IMO (v nadaljnjem besedilu: sistem VIMSAS). Z Resolucijo A.974(24), sprejeto decembra 2005, so bili določeni okvir in postopki sistema VIMSAS. Namen sistema VIMSAS je določiti, v kolikšni meri države članice IMO izvajajo in uveljavljajo veljavne obvezne instrumente IMO.

Presojo izvedejo višji strokovnjaki za pomorstvo iz pomorskih uprav različnih držav članic IMO, in sicer v obliki medsebojnega strokovnega pregleda, ki vključuje enotedenski inšpekcijski pregled zadevne uprave. V končnem poročilu se izpostavijo morebitne neskladnosti ali ugotovljene slabosti. Opredelijo se tudi primeri dobre prakse in področja za nadaljnji razvoj. Prav tako se vključi načrt za popravne ukrepe, dogovorjen z upravo, za odpravo morebitnih ugotovljenih .

Direktiva 2009/21/ES določa, da države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da se opravi presoja IMO v njihovih upravah vsaj enkrat na sedem let, in objavijo izid v skladu z ustrezno nacionalno zakonodajo o zaupnosti.

4.2.1. Zahteve za prostovoljno presojo IMO

Več držav članic je bilo med prvimi, ki so leta 2006 zaprosile za presojo IMO in v katerih je bila ta presoja izvedena, in sicer Danska, Ciper, Španija in Združeno kraljestvo. V Združenem kraljestvu, Franciji in na Cipru je potekal predhodni pregled, s čimer so te države sodelovale pri razvoju sistema VIMSAS. Danska je bila prva država članica IMO, v kateri je bila uradno izvedena presoja, Ciper pa druga.

Z izjemo Portugalske je bila presoja izvedena v vseh priobalnih državah zastave, ki so članice EU. To potrjuje nedavna okrožnica IMO o tej zadevi[4]. Poleg tega je sedem držav članic EU zaprosilo ali namerava zaprositi za drugo presojo.

4.2.2. Rezultati presoj

Večina držav članic poroča o pozitivnem izidu presoje, pri čemer so se dogovorile o načrtih za popravne ukrepe za vse ugotovljene neskladnosti, pripombe in slabosti. Te so zadevale naslednje točke: potreba po strategiji za izpolnjevanje obveznosti IMO,

[4] Okrožnica IMO 3372 z dne 3. maja 2013.

posodobitev nacionalnih zakonodaj, smernic in kontrolnih seznamov ter sporazumov s priznanimi organizacijami, prerazporeditev človeških virov in predložitev dokazov o usposobljenosti. Te pomanjkljivosti so ali so bile obravnavane v skladu z načrtom za popravne ukrepe. Nekaj držav je pripomnilo, da sredstva za popravne ukrepe morda ne bodo takoj na voljo. Belgija tako navaja, da se takšni ukrepi sprejemajo, v kolikor je to v pristojnosti zvezne države, na Irskem je napredek v zvezi z nacionalno zakonodajo in nerešenimi konvencijami odvisen od zakonodajnih prednostnih nalog in časovnega razporeda.

Presoje so za države članice, v katerih se izvajajo, priložnost, da ugotovijo, na katerih področjih so v njihovih upravah možne izboljšave, in da najdejo načine za odpravljanje slabosti. Presoje so tako sredstvo za izboljšanje standardov v upravah držav članic, kar je zelo dobrodošlo. Ker se presoje izvajajo v obliki medsebojnih strokovnih pregledov, so lahko tudi vzajemne učne izkušnje za vse udeležence v postopku presoje, ti pa lahko znanje prenesejo v svoje uprave.

4.2.3. Objava rezultatov

Velik del držav članic svoje poročilo o presoji objavi na spletnem mestu svojih uprav. Kljub temu pa dostop do dokumenta v nekaterih primerih ni tako preprost. Pri drugih državah članicah – Belgiji, Španiji, Franciji in Irski – je dostop do poročila omejen v skladu s svobodo, ki jo imajo države članice IMO, da se same odločijo, do kolikšne mere bo dokument dostopen javnosti, in tudi v skladu z omejitvami, priznanimi v Direktivi, kar zadeva pravila o nacionalni zaupnosti.

Ocena delovanja držav članic

Komisija morebitne ugotovljene neskladnosti ali pripombe vidi kot sredstvo za izboljšanje, tako da lahko uprave držav članic bolje izpolnjujejo svoje odgovornosti kot države zastave, zlasti v zvezi s pomorsko varnostjo in varovanjem okolja. Države članice so uporabile načrt za popravne ukrepe, ki je bil sestavljen po izvedeni presoji, da bi izboljšale svoje delovanje kot države zastave.

Od držav članic, v katerih ni bila izvedena presoja IMO, ima samo Portugalska aktivni register ladij. Komisija bo Portugalsko spodbudila, naj se pridruži sistemu VIMSAS.

4.3. Člen 8 (potrjen sistem vodenja kakovosti)

Člen 8(1) določa, da do 17. junija 2012 vsaka država članica za operativne dele dejavnosti svoje uprave, ki so povezane z njenim statusom države zastave, razvije, izvaja in vzdržuje sistem vodenja kakovosti. Tovrsten sistem mora biti potrjen v skladu z mednarodnimi standardi.

Večina uprav, ki so zagotovile povratne informacije, je navedla, da je to že naredila, pri čemer jih je bilo veliko certificiranih leta 2012. Nekatere uprave držav, kot so Grčija, Španija, Litva, Luksemburg, Latvija in Združeno kraljestvo, so poudarile, da so sisteme za vodenje kakovosti vzpostavile že pred časom, in sicer še preden so začele veljati zahteve direktive glede potrditve; Združeno kraljestvo je na primer že prej imelo certifikate za sisteme vodenja kakovosti po standardih ISO 9001:1994 in ISO 9001:2001. Nekatere so sporočile, da so pridobile posebna odlikovanja – Belgija je navedla, da je imetnica odlikovanja za upravljanje podjetij države zastave (*Corporate Flag State Governance Award*). Druge države so navedle, da jim je postopek koristil: Poljska je navedla, da so njeni pomorski uradi v Gdynii in Szczecinu pridobili certifikate leta 2008, tretji urad v Słupsku pa leta 2009 –

usklajevanje in pridobivanje certifikatov za sistem vodenja kakovosti v vseh uradih je bilo končano leta 2011.

Nasprotno pa nekatere države članice te zahteve še niso izpolnile. Nekatere – Malta, Nizozemska in Slovenija – certifikat pričakujejo do konca leta 2013, za Ciper postopek še teče, medtem ko si nekatere za to ne prizadevajo zaradi pomanjkanja osebja in sredstev informacijske tehnologije (Irska) ali zaradi notranjih upravnih težav (Portugalska). Komisija zadevne države članice dejavno spremlja, kar se tiče te zahteve. Pridobivanje zunanjih certifikatov za sistem vodenja kakovosti je dodatno sredstvo, s katerim se zagotovi, da lahko uprave držav članic (v funkciji držav zastave) zagotavljajo ne le kakovostne storitve svojim flotam, ampak tudi zahtevajo in izvršujejo najvišje varnostne in okoljske standarde na mednarodni ravni in na ravni EU. Z bolj praktičnega vidika so države članice pripomnile, da bi izpolnitev te zahteve lahko omogočila tudi racionalizacijo upravljanja držav zastave z boljšim izkoristkom človeških virov; del teh bi se sprostil za druge naloge, kot je pomorska inšpekcija v državi pristanišča.

Med zakonodajnim procesom o predlogu za direktivo o nekaterih odgovornostih držav zastave, ki se tičejo upoštevanja in uveljavljanja Konvencije o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 (v nadaljnjem besedilu: KDSP 2006) je Komisija trdila, da mora člen 8 Direktive 2009/21/ES o certificiranem sistemu vodenja kakovosti veljati za vse operativne dejavnosti, ki so povezane s statusom države zastave, in sicer če temeljijo na IMO ali na drugih konvencijah. Po mnenju Komisije torej zahteva za certificiran sistem vodenja kakovosti velja za dejavnosti, ki so povezane z izvajanjem KDSP 2006. Zato se mora to odražati v izvedbenih dejavnostih držav zastave.

Ocena delovanja držav članic

Ta zahteva omogoča dodatno neodvisno preverjanje kakovosti sistemov in postopkov, ki jih uporabljajo države članice kot države zastave. Ugotovljene so bile konkretne izboljšave. V šestih državah članicah je bil s pridobitvijo zunanjih certifikatov potrjen že vzpostavljen sistem vodenja kakovosti. Nekaj držav certifikate pričakuje v kratkem, medtem ko na Irskem in Portugalskem postopek še poteka, Komisija pa bo zadevne države članice dejavno spremljala. Zunanja certifikacija vseh pomorskih uprav držav članic EU za vse ustrezne mednarodne konvencije torej še ni zaključena in Komisija bo sprejela ukrepe, ki so potrebni, da se stanje popravi.

4.4. Člen 8 (črna in siva lista)

Člen 8(2) od tistih držav članic, ki so na črni listi ali pa dve leti zapored na sivi listi, objavljeni v zadnjem letnem poročilu Pariškega MOU, zahteva, da Komisiji predložijo poročilo o svojem izvajanju nalog države zastave, v katerem so opredeljeni in analizirani glavni razlogi za pomanjkanje skladnosti, ki je privedlo do zadržanja, ter pomanjkljivosti, katerih posledica je bil vpis na črno ali sivo listo. Vpis države članice na črno ali sivo listo se opravi na podlagi statistike za ladje vsake države zastave za tekoče obdobje treh let. Tako so v poročilu Pariškega MOU za leto 2013 povprečni rezultati za vsako državo zastave za obdobje 2010–2012.

Na sivi listi sta trenutno dve državi: Bolgarija in Slovaška. Obe zadevni državi članici sta predložili analizo razlogov za svojo dolgotrajno izločenost z bele liste držav Pariškega MOU. V obeh primerih se je od leta 2007 število plovil, ki plujejo pod tema zastavama, znatno zmanjšalo: v primeru Bolgarije za več kot dve tretjini.

Slovaška se je odločila, da po 1. novembru 2012 ne bo obnovila spričeval svojih registriranih ladij za morsko plovbo.

V primeru Bolgarije so, čeprav se je flota zmanjšala, novo registrirane ladje še starejše kot tiste že registrirane, kar viša povprečno starost flote. Večje število pomanjkljivosti v floti odseva to višjo povprečno starost, kljub večjemu številu pomorskih inšpekcij na ladjo. Bolgarija je pripravila seznam sedmih ukrepov za izboljšanje položaja.

Države članice so navedle naslednje primere dobre prakse, ki jih je mogoče izvesti za vključitev na belo listo:

– pomorske inšpekcije države zastave upoštevajo merila Pariškega MOU, ko nadzirajo plovila pod svojo zastavo,

– ladje se ne registrirajo, če so jih v preteklih dveh letih države članice Pariškega ali Tokijskega MOU ali obalna straža ZDA zadržale več kot trikrat,

– pridržane ladje morajo poročati ministrstvu priznane organizacije in sprejeti poseben obisk, dodatne inšpekcijske preglede in presoje,

– upravljavci ladij s pomanjkljivostmi morajo pristojnim organom sporočiti razloge za neskladnosti,

– ciljno usmerjeni inšpekcijski pregledi za ladje, ki vstopajo v pristanišče države svoje lastne zastave,

– spodbujanje manjših ladij k opravljanju neobveznih pregledov.

Na splošno so se ladje, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, v obdobju do uvedbe Direktive in po njej znatno izboljšale. Število držav članic in držav kandidatk na ***sivi listi*** držav zastave Pariškega MOU je v zadnjih štirih letih padlo s 6 držav na trenutni 2 državi članici, medtem ko na ***črni listi*** ni držav članic EU.

Pri pripravljanju črnih, sivih in belih list pride pri določanju sprejemljive metode, po kateri je mogoče primerjati delovanje flot, do težav z državami, ki imajo majhne flote. Iz statističnih razlogov ima lahko en sam slab rezultat pomorske inšpekcije države pristanišča nesorazmerno negativen učinek na rezultat, ki zadeva delovanje države zastave – ker je flota majhna, slabega rezultata ni mogoče uravnotežiti z boljšimi rezultati na drugih področjih, saj je ladij, ki se lahko pregledajo, enostavno manj. Uvodna izjava 15 Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča te težave sicer upošteva, a kljub temu doslej nobena država članica ni opredelila metode za oceno delovanja, ki bi bila sprejemljiva za vse in primerljiva v okviru različnih teles za pomorske inšpekcije države pristanišča. S Pariškim MOU je bila določena projektna skupina (TF 31), pristojna za proučevanje težav pri izvajanju novega sistema pomorskih inšpekcij države pristanišča, medtem ko je bila znotraj EU vzpostavljena vzporedna skupina, ki bo med drugim prav tako obravnavala to vprašanje.

Ocena delovanja držav članic

V zadnjem obdobju, navedenem v poročilu za leto 2013 (obdobje 2010–2012), od prvotnih 7 držav članic ali držav kandidatk (AT, LT, LV, PL in SK ter BG in RO) za katere je bilo ugotovljeno, da imajo v svojem registru znatno število neskladnih ladij, ni nobene več na črni listi in le dve ostajata na sivi listi. To je velik napredek pri spodbujanju držav članic, naj naredijo vse, kaj je potrebno, da zagotovijo skladnost ladij, ki plujejo pod njihovo zastavo. Na najnovejši beli listi je med prvimi

10 državami zastave 6 držav članic EU, med prvimi 30 državami zastave pa 15 držav članic EU. Komisija bo še naprej spremljala dve državi članici EU, ki sta še vedno na sivi listi.

4.5. Ratifikacija mednarodnih konvencij

Vse države članice so se 9. decembra 2008 z izjavo trdno zavezale, da se bodo najpozneje do 1. januarja 2012 obvezale k spoštovanju nekaterih mednarodnih konvencij, kot je navedeno v Prilogi k temu poročilu. Sklenile so tudi, da se bodo najpozneje do 1. januarja 2013 obvezale k spoštovanju Mednarodne nairobijske konvencije o odstranitvi razbitin iz leta 2007 ali, v primeru neobalnih držav, da bodo sprejele potrebne ukrepe, da bodo imele ladje, ki plujejo pod njihovo zastavo, spričevalo, ki ga je izdala pogodbenica Konvencije.

V sporočilu z dne 29. decembra 2010, posredovanem Svetu, je Komisija opomnila države članice na njihovo zavezo, navedla tiste države članice, ki še niso ratificirale nekaterih mednarodnih konvencij, in pozvala ministre, naj pravočasno izpolnijo zaveze, ki so jih sprejele države članice. Napredek vsake države članice, kar zadeva ratifikacijo mednarodnih konvencij v letih 2010 in 2013, je prikazan v tabelah 1 in 2 Priloge.

Poleg konvencij, k ratifikaciji katerih so se države članice v svoji izjavi prvotno zavezale, je Komisija poiskala informacije o ratifikaciji Mednarodne konvencije o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju (Konvencija HNS)[5] iz leta 1996 in njenega protokola iz leta 2010, ter Konvencije o delovnih standardih v pomorstvu Mednarodne organizacije dela (ILO), iz leta 2006. Določeni elementi teh konvencij so bili z Direktivo 2009/13/ES[6] preneseni v zakonodajo EU. Tudi stanje ratifikacij teh konvencij je prikazano v tabelah 1 in 2 Priloge.

Posamezne države članice so sporočile tudi svoje stališče v zvezi z drugimi konvencijami, kot je Atenska konvencija o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 2002, Konvencija o gospodarjenju z balastnimi vodami iz leta 2001 in Konvencija iz Hongkonga o recikliranju ladij iz leta 2009.

Pripombe Komisije

Države članice na splošno izpolnjujejo svojo zavezo glede spoštovanja konvencij iz svoje izjave, pri čemer se le za dve neobalni državi zdi, da si ne prizadevata dejavno, da bi ratificirali protokole nekaterih konvencij (Konvencija SOLAS, Konvencija o tovornih črtah) iz leta 1988. Opaziti je mogoče, da so Mednarodno nairobijsko konvencijo o odstranitvi razbitin iz leta 2007, ki je leta 2010 ni ratificirala nobena država članica, zdaj ratificirale 3 države članice, 12 držav pa je v postopku ratifikacije. Podobno se dogaja z Mednarodno konvencijo o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju iz leta 1996 in njenim protokolom iz leta 2010, ki so ga ratificirale 4 države članice, 12 držav pa si prizadeva za to. Porast ratifikacij in priprav na ratifikacijo je spodbuden, čeprav bi se morale države članice zavedati, da so roki, h katerim so se

[5] Mednarodna konvencija o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju.

[6] Direktiva 2009/13/ES z dne 16. februarja 2009 o izvajanju Sporazuma, sklenjenega med Združenjem ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o Konvenciji o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006, ter o spremembi Direktive 1999/63/ES.

zavezale leta 2009, že pretekli, in okrepiti prizadevanja za izpolnitev zaveze iz svoje izjave. Morda bo za to potrebna pobuda in Komisija bi rada opozorila, da je tak mehanizem predlagala pri zadnji reviziji Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča, kar je zakonodajalec na koncu zavrnil.

Kar zadeva Konvencijo o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006, jo je 14 držav članic že ratificiralo, vse ostale države članice pa jim bodo verjetno hitro sledile. Določbe sistemov za vodenje kakovosti, ki se uporabljajo za kakršne koli operativne dele dejavnosti, povezane s statusom države zastave, se bodo uporabljale tudi za konvencije, ki niso povezane z IMO, kot je KDSP 2006, zato je še toliko bolj pomembno, da države članice KDSP 2006 ratificirajo. Poleg tega bo z namenom zagotavljanja pravilnega izvrševanja Direktive 2009/13/ES, v okviru katere se izvaja sporazum, sklenjen med Združenjem ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o KDSP 2006, kmalu sprejeta direktiva o nekaterih odgovornostih držav zastave za upoštevanje in izvrševanje Konvencije o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006, da se zagotovi, da so ladje, ki plujejo pod zastavami držav članic, skladne s tistimi deli KDSP 2006, ki se izvajajo z Direktivo 2009/13/ES.

Komisija namerava biti bolj dejavna na mednarodni ravni v ustreznih pomorskih organizacijah, kjer se takšne konvencije uporabljajo.

5. SPLOŠNA OCENA DELOVANJA DRŽAV ČLANIC KOT DRŽAV ZASTAVE

Zahteva direktive, da morajo biti informacije vedno na voljo, in zahteva glede preglednosti podatkov o delovanju ladij pod zastavami držav članic, se večinoma upoštevata in lahko olajšata prenos ladij med registri. Če se zahtevi upoštevata, je tudi lažje odkriti morebitne slabosti v floti in ugotoviti, ali so potrebni popravni ukrepi.

Kar zadeva presojo IMO države zastave, države članice s tem, da omogočijo javnosti dostop do poročila, razkrijejo svoje prednosti in slabosti ter sredstva, s katerimi te slabosti odpravljajo. Postanejo bolj javno odgovorne in morda lahko same pridobijo sredstva za odpravljanje pomanjkljivosti, da lahko nadaljujejo z izpolnjevanjem obveznosti.

Zahteva za certificiran sistem vodenja kakovosti lahko omogoči tudi racionalizacijo upravljanja držav zastave in boljši izkoristek človeških virov.

Postopno brisanje držav članic EU s črne in sive liste Pariškega MOU od leta 2007 naprej je znak, da pomorske uprave svoje odgovornosti jemljejo resno, tako da od 2 držav, ki sta še vedno na teh listah, ena v svojem registru nima več plovil za morsko plovbo.

Kar zadeva mednarodne pomorske konvencije, so obalne države pokazale, da si dejavno prizadevajo za ratifikacijo, čeprav datumov za pridružitve določenim konvencijam, ki so si jih v izjavi določile same, ne spoštujejo vedno. Spoštovanje datumov je pomembno, da lahko takšni instrumenti hitro začnejo veljati in da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za pomorske zadeve na globalni ravni. Je tudi znak zavezanosti ciljem konvencij in zagotavlja, da države zastave EU vzdržujejo visok standard na vseh področjih, ki jih konvencije urejajo.

6. SKLEPNA UGOTOVITEV

Večina držav članic trenutno izpolnjuje zahteve, določene v Direktivi 2009/21/ES, in Komisija države članice spodbuja k ohranjanju te ravni zavezanosti, da bodo lahko dosegle še večji napredek.

Stalna visoka raven delovanja je zdaj še bolj potrebna, ker so 20. avgusta 2013 začela veljati nova pravila na področju življenja in dela pomorščakov, in sicer na podlagi KDSP 2006 in Direktive 2009/13/ES, ki vključuje obsežne dele KDSP 2006. Vloga in odgovornosti držav zastave EU pri preverjanju skladnosti z minimalnimi življenjskimi in delovnimi pogoji pomorščakov se bodo znatno povečale, ko začne veljati Direktiva 2009/13/ES.

Poleg tega morajo države zastave EU natančno proučiti vlogo priznanih organizacij in katerih koli drugih organizacij, katerim bodo dodelile vlogo inšpekcijskega pregledovalca na področjih KDSP 2006 in Direktive 2009/13/ES. Ključ do pravilnega izvrševanja bo znanje, ki ga ima organizacija o teh posebnih vprašanjih, kar je še en razlog za zagotavljanje, da veljavni sistemi vodenja kakovosti zajemajo tudi takšne nove odgovornosti države zastave.

V času sprejetja Direktive 2009/21/ES je Komisija obžalovala, da države članice niso sprejele njenega prvotnega predloga[7] o izpolnjevanju obveznosti države zastave. Če bodo v prihodnosti okoliščine to zahtevale, bo Komisija proučila možnosti za predlaganje dodatnih ukrepov, ki bi zagotovili, da države članice še naprej dejavno in dosledno izpolnjujejo svoje obveznosti kot države zastave. Zato Komisija spodbuja države članice, naj si še naprej prizadevajo za skladnost z veljavno direktivo.

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

Priloga

Tabela 1

Stanje ratifikacij mednarodnih konvencij, povezanih z IMO, dne 30. septembra 2010, po državah članicah

(Vir: Dokument Sveta 15978/1/10 Rev 1 z dne 29. novembra 2010)

	Konvencija SOLAS 74	Protokol SOLAS 78	Protokol SOLAS 88	MARPOL 73/78 Priloga I/II)	MARPOL 73/78 Priloga III)	MARPOL 73/78 Priloga IV)	MARPOL 73/78 Priloga V)	Protokol MARPOL 97 Priloga VI)	Konvencija STCW 78	Konvencija o tovornih črtah 66	Protokol o tovornih črtah 88	Konvencija o izmeritvi ladij 69	Konvencija COLREG 72	Protokol CLC 92	Protokol FUND 92	Protokol FUND 2003	Konvencija LLMC 76	Protokol LLMC 96	KONVENCIJA O GORIVIH 01	Nairobijska konvencija o odstranitvi razbitin 2007	Konvencija HNS 96	Protokol HNS 2010	KDSP 2006	
Obalne države (23)																								Skupaj (23)
Belgija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bolgarija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Hrvaška *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Ciper	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Danska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estonija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Francija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Nemčija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grčija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Italija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Latvija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Litva	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
Nizozemska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Poljska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugalska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Romunija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovenija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Španija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Švedska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Združeno kraljestvo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Vmesni seštevek (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Neobalne države (5)																								
Avstrija	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Češka	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Madžarska	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luksemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovaška	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Vmesni seštevek (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Skupaj (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*Vključeni so Hrvaška (država kandidatka), Konvencija HNS 96 in Protokol 2010 ter KDSP 2006 za lažjo primerjavo s tabelo 2.

Tabela 2

Stanje ratifikacij mednarodnih konvencij, povezanih z IMO, in mednarodnih konvencij Mednarodne organizacije dela (ILO)

(Vir: IMO, stanje ratifikacij konvencij dne 30. junija 2013, in ILO, stanje ratifikacij KDSP 2006 dne 30. junija 2013)

	Konvencija SOLAS 74	Protokol SOLAS 78	Protokol SOLAS 88	MARPOL 73/78 Priloga I/II)	MARPOL 73/78 Priloga III)	MARPOL 73/78 Priloga IV)	MARPOL 73/78 Priloga V)	Protokol MARPOL 97 Priloga VI)	Konvencija STCW 78	Konvencija o tovomih črtah 66	Protokol o tovomih črtah 88	Konvencija o izmeritvi ladij 69	Konvencija COLREG 72	Protokol CLC 92	Protokol FUND 92	Protokol FUND 2003	Konvencija LLMC 76	Protokol LLMC 96	KONVENCIJA O GORIVIH 01	Nairobijska konvencija o odstranitvi razbitin 2007	Konvencija HNS 96	Protokol HNS 2010	KDSP 2006	
Obalne države (23)																								Skupaj (23)
Belgija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bolgarija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Hrvaška	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Ciper	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Danska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estonija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					19
Finska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Francija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Nemčija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grčija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Latvija	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
Nizozemska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Poljska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugalska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Romunija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovenija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Španija	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Švedska	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Združeno kraljestvo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Vmesni seštevek (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Neobalne države (5)																								
Avstrija	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Češka	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Madžarska	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Luksemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovaška	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Vmesni seštevek (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Skupaj (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Opomba: Hrvaška je vključena kot država članica od 1. julija 2013.