ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδηγία 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας[1] αποτελεί μέρος δέσμης μέτρων, γνωστής ως «τρίτη δέσμη για την ασφάλεια στη θάλασσα», η οποία εγκρίθηκε τον Μάρτιο του 2009 με σκοπό να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του τομέα προς όφελος των φορέων εκμετάλλευσης που τηρούν τις απαιτήσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα και ασκούν συνεχώς και μεγαλύτερη πίεση στους πλοιοκτήτες που δεν ανταποκρίνονται στα σχετικά πρότυπα.

Ο σκοπός της παρούσας οδηγίας έχει δύο πτυχές:

α) να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας, συγκεκριμένα καθιστώντας υποχρεωτικό με ενωσιακή νομοθεσία το σύστημα ελέγχου του κράτους σημαίας που προβλέπει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και καθιερώνοντας την πιστοποίηση των συστημάτων επιχειρησιακής διαχείρισης των εθνικών ναυτιλιακών αρχών και

β) να ενισχυθεί η ασφάλεια και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, ιδίως με τη διασφάλιση ότι κανένα κράτος μέλος δεν θα περιληφθεί στον μαύρο ή τον γκρίζο κατάλογο του Μνημονίου Συμφωνίας των Παρισίων σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα.

Οι απαιτήσεις για τα κράτη μέλη ως κράτη σημαίας που εισάγονται με την παρούσα οδηγία παρουσιάζονται στο τμήμα 4 της παρούσας έκθεσης μαζί με τις παρατηρήσεις της Επιτροπής.

Τα κράτη μέλη προέβησαν επίσης στην κοινή δήλωση ότι συμφωνούν να δεσμεύονται από διεθνείς συμβάσεις που επιβάλλουν υποχρεώσεις στα κράτη σημαίας και να εφαρμόζουν τον κώδικα του ΔΝΟ για την εφαρμογή των δεσμευτικών πράξεων που αποβλέπουν να εξασφαλιστεί ότι οι εθνικές αρχές διαθέτουν τους πόρους και τις αρμοδιότητες που χρειάζονται ως κράτη σημαίας για να επιτελούν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους.

2. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

10 κράτη μέλη[2] μετέφεραν την οδηγία εγκαίρως, δηλ. έως τις 17 Ιουνίου 2011 (1η Ιουλίου 2013 η Κροατία), 11 τη μετέφεραν στα τέλη του 2011, ενώ τα λοιπά κράτη μέλη υπερέβησαν την προθεσμία μεταφοράς κατά περισσότερο από 6 μήνες.

[1] ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132.

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

Επομένως, η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο πραγματοποιήθηκε από την πλειονότητα των κρατών μελών εμπρόθεσμα ή λίγο αργότερα.

3. ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ

Το άρθρο 9 της οδηγίας προβλέπει ότι η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση των επιδόσεων των κρατών μελών ως κρατών σημαίας.

Οι πληροφορίες που ελήφθησαν από 25 κράτη μέλη[3] της ΕΕ συνέβαλαν στη σύνταξη της παρούσας έκθεσης.

4. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

4.1. Εφαρμογή των άρθρων 4 και 6 όσον αφορά τη διαφάνεια κατά τη μετανηολόγηση πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους μέλους

Βάσει του άρθρου 4 απαιτείται τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς. Επίσης, στο άρθρο προβλέπεται η διενέργεια βασικών ελέγχων ασφαλείας για τη μετανηολόγηση πλοίου και η απαίτηση προς το κράτος μέλος τη σημαία του οποίου έφερε προηγουμένως το πλοίο να παρέχει αμέσως στο κράτος της σημαίας μετά τη μετανηολόγηση στοιχεία σχετικά με ελλείψεις και πληροφορίες για την ασφάλεια του πλοίου. Από τις αιτιολογικές σκέψεις, η αιτιολογική σκέψη 6 αναφέρεται σε παρόμοιες διατάξεις σχετικά με τη μετανηολόγηση πλοίων που συνιστά ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) στην εγκύκλιό του MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424, της 20ής Δεκεμβρίου 2004, για τη μετανηολόγηση πλοίων μεταξύ κρατών. Στόχος είναι να ενισχυθεί η διαφάνεια στη σχέση μεταξύ των κρατών σημαίας προς όφελος της ασφάλειας στη θάλασσα.

Όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, το άρθρο 6 ορίζει τις ελάχιστες πληροφορίες που πρέπει να τηρούνται και να είναι άμεσα διαθέσιμες. Στις πληροφορίες αυτές συγκαταλέγονται:

- τα χαρακτηριστικά του πλοίου,
- οι ημερομηνίες επιθεωρήσεων,
- τα στοιχεία των αναγνωρισμένων οργανισμών που εμπλέκονται στην πιστοποίηση και την κατάταξη,
- τα στοιχεία της αρμόδιας αρχής ελέγχου του κράτους του λιμένα που επιθεώρησε το πλοίο και τις ημερομηνίες των επιθεωρήσεων αυτών,
- τα πορίσματα των επιθεωρήσεων,
- πληροφορίες σχετικά με ναυτικά ατυχήματα.

Επιπλέον, το άρθρο 4 παράγραφος 2 ορίζει ότι όποτε κράτος σημαίας ζητεί πληροφορίες για πλοίο που έφερε προηγουμένως τη σημαία άλλου κράτους μέλους, το εν λόγω κράτος μέλος παρέχει αμέσως στο αιτούν κράτος σημαίας λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις εκκρεμούσες ελλείψεις και κάθε άλλη σχετική πληροφορία που άπτεται θεμάτων ασφάλειας. Βάσει του άρθρου 6 στοιχείο ζ) απαιτείται επίσης

[3] BG, CY, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SE, UK

από τα κράτη μέλη να διατηρούν επί δώδεκα μήνες μητρώα των πλοίων που έφεραν προηγουμένως τη σημαία τους.

Τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν δημοσιοποιήσει τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο άρθρο 6. Ακόμη και η Ουγγαρία, η οποία δεν έχει πλέον ποντοπόρα εμπορικά σκάφη υπό τη σημαία της, επιβεβαίωσε ότι εξακολουθούν να διατίθενται στο κοινό οι πληροφορίες για τα πλοία που έφεραν στον παρελθόν τη σημαία της. Για δέκα κράτη μέλη, οι πληροφορίες αυτές διατίθενται στον οικείο κρατικό ιστότοπο και για ορισμένες διοικητικές διευθύνσεις (Βέλγιο, Φινλανδία και Κάτω Χώρες) και, στις περιπτώσεις που είναι συναρμόδια υπηρεσία ή επιθεώρηση, οι πληροφορίες αυτές είναι ανηρτημένες στους ιστότοπους αμφότερων των φορέων. Οι Κάτω Χώρες επεσήμαναν ότι και οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί που ενεργούν για λογαριασμό του δημοσίου οφείλουν να αναρτούν τις εν λόγω πληροφορίες στους δικούς τους ιστότοπους.

Ωστόσο, ορισμένες διοικήσεις (Κύπρος, Πορτογαλία και Σουηδία) αμφισβήτησαν την ανάγκη να αναρτώνται όλα αυτά τα δεδομένα σε δημόσιους ιστοτόπους, επισημαίνοντας ότι η οδηγία ορίζει απλώς ότι οι πληροφορίες πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμες, επαφίοντας στα κράτη μέλη να κρίνουν εάν είναι δικαιολογημένο κάθε αίτημα παροχής πληροφοριών στο κοινό.

Αξιολόγηση των επιδόσεων των κρατών μελών

Όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών και, κατά συνέπεια, τη διαφάνεια των επιδόσεων των πλοίων υπό τη σημαία κράτους μέλους, η κατάσταση είναι σαφέστερη αφότου άρχισε η εφαρμογή της οδηγίας, διότι σημαντικός αριθμός κρατών μελών αναρτούν τα στοιχεία στον(στους) ιστότοπο(ους) των υπηρεσιών τους ή τουλάχιστον βεβαιώνουν ότι διατίθενται εύκολα στο κοινό. Επιπλέον, φαίνεται ότι σε ορισμένα κράτη μέλη το εγχείρημα αυτό ενθάρρυνε την επαναξιολόγηση της σκοπιμότητας διατήρησης νηολογίου - γεγονός που αποτελεί αξιοσημείωτη εξέλιξη.

4.2. Άρθρο 7 (διαδικασία ελέγχου του κράτους σημαίας)

Με το ψήφισμά του Α.946(23) ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε τον Δεκέμβριο του 2004 την καθιέρωση και την περαιτέρω ανάπτυξη εθελοντικού συστήματος ελέγχου των κρατών μελών του ΔΝΟ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme/VIMSAS). Στο ψήφισμα Α.974 (24) που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2005 καθορίσθηκαν το πλαίσιο και οι διαδικασίες του καθεστώτος. Στόχος είναι να καθορισθεί σε ποιο βαθμό τα κράτη μέλη του ΔΝΟ εφαρμόζουν και επιβάλλουν τις ισχύουσες υποχρεωτικές πράξεις του ΔΝΟ.

Ο έλεγχος διενεργείται από ανώτερους εμπειρογνώμονες σε θέματα ναυτιλίας που επιλέγονται από ναυτιλιακές διοικήσεις από ομότιμους κριτές κρατών μελών του ΔΝΟ και έχει τη μορφή αξιολόγησης, η οποία περιλαμβάνει επιθεώρηση της αρμόδιας διοικητικής αρχής διάρκειας μιας εβδομάδας. Στην τελική έκθεση επισημαίνονται τυχόν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή σημειωθείσες αδυναμίες. Επίσης, προσδιορίζονται βέλτιστες πρακτικές και πεδία για περαιτέρω ανάπτυξη. Επιπλέον, περιλαμβάνεται σχέδιο διορθωτικών μέτρων που έχουν συμφωνηθεί με τη διοικητική αρχή για την αντιμετώπιση τυχόν αδυναμιών που εντοπίζονται.

Η οδηγία 2009/21/ΕΚ ορίζει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα για τους ελέγχους ΔΝΟ της διοικητικής τους αρχής τουλάχιστον μία φορά ανά επταετία και δημοσιεύουν το αποτέλεσμα σύμφωνα με τη συναφή εθνική νομοθεσία περί απορρήτου.

4.2.1. Αιτήματα για εθελοντικό έλεγχο ΔΝΟ

Στα πρώτα κράτη μέλη που ζήτησαν να υποβληθούν σε έλεγχο ΔΝΟ το 2006, συγκαταλέγονται η Δανία, η Κύπρος, η Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Κύπρος συμμετείχαν στην ανάπτυξη του VIMSAS, καθώς υποβλήθηκαν προηγουμένως σε έλεγχο ασφαλείας. Η Δανία ήταν το πρώτο κράτος μέλος του ΔΝΟ που υποβλήθηκε επίσημα σε έλεγχο και η Κύπρος το δεύτερο.

Εκτός από την Πορτογαλία, όλα τα παράκτια κράτη σημαίας της ΕΕ έχουν υποβληθεί σε έλεγχο. Αυτό επιβεβαιώνεται σε πρόσφατη εγκύκλιο του ΔΝΟ επί του θέματος[4]. Επιπλέον, επτά κράτη μέλη της ΕΕ έχουν ζητήσει ή προτίθενται να ζητήσουν δεύτερο έλεγχο.

4.2.2. Αποτελέσματα των ελέγχων

Τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν ότι ήταν θετικά τα αποτελέσματα του ελέγχου και ότι συμφωνήθηκε σχέδιο διορθωτικών μέτρων για όλες τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, τις παρατηρήσεις και τις αδυναμίες που διαπιστώθηκαν. Εν προκειμένω, περιλαμβάνονται η ανάγκη στρατηγικής για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του ΔΝΟ, η επικαιροποίηση της εθνικής νομοθεσίας, των κατευθύνσεων και των καταλόγων των σημείων προς έλεγχο, καθώς και συμφωνίες με αναγνωρισμένους οργανισμούς, η ανακατανομή του ανθρώπινου δυναμικού και η παροχή αποδεικτικών στοιχείων εκπαίδευσης. Αυτές οι ελλείψεις έχουν αντιμετωπιστεί ή αντιμετωπίζονται με σχέδιο διορθωτικών μέτρων. Ορισμένα κράτη σχολίασαν ότι τα μέσα επίτευξης των διορθωτικών μέτρων δεν είναι ίσως άμεσα διαθέσιμα: εν προκειμένω το Βέλγιο επισημαίνει ότι τα μέτρα αυτά λαμβάνονται εφόσον το κράτος σε ομοσπονδιακό επίπεδο έχει την εξουσία προς τον σκοπό αυτό· για την Ιρλανδία, η πρόοδος της εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά τις ισχύουσες Συμβάσεις εξαρτάται από τις νομοθετικές προτεραιότητες και τα χρονοδιαγράμματα.

Τα κράτη μέλη που υποβλήθηκαν σε έλεγχο είχαν την ευκαιρία να εντοπίσουν πεδία πιθανής βελτίωσης των διοικητικών τους υπηρεσιών και να διαμορφώσουν τρόπους αντιμετώπισης αυτών των αδυναμιών. Οι έλεγχοι αυτοί καθαυτοί αποτελούν ένα μέσο βελτίωσης του επιπέδου στις διοικήσεις των κρατών μελών, το οποίο δεν μπορεί παρά να είναι ευπρόσδεκτο. Επειδή ο έλεγχος διενεργείται από ομοτίμους κριτές, μπορεί επίσης να αποβεί αμοιβαία διδακτική εμπειρία για όσους εμπλέκονται στην αξιολόγηση ελέγχου, την οποία μπορούν να μεταφέρουν στη συνέχεια στις δικές τους υπηρεσίες.

4.2.3. Δημοσίευση των αποτελεσμάτων

Πολλά κράτη μέλη αναρτούν την έκθεση ελέγχου στην ιστοσελίδα των διοικητικών τους υπηρεσιών. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η πρόσβαση στο έγγραφο δεν είναι τόσο απλή. Σε άλλα κράτη μέλη - Βέλγιο, Ισπανία, Γαλλία και Ιρλανδία- η πρόσβαση στην έκθεση ελέγχου είναι περιορισμένη, διότι αξιοποιούν τη διακριτική ευχέρεια που παρέχεται στα κράτη μέλη του ΔΝΟ ως προς τον βαθμό δημοσιοποίησης του εγγράφου και, επίσης, τα όρια που αναγνωρίζονται στην οδηγία όσον αφορά τους κανόνες περί εθνικού απορρήτου.

Αξιολόγηση των επιδόσεων των κρατών μελών

Η Επιτροπή θεωρεί μέσο βελτίωσης τον εντοπισμό περιπτώσεων μη συμμόρφωσης ή

[4] Εγκύκλιος αριθ. 3372 του ΔΝΟ της 3.5.2013

τις παρατηρήσεις, ώστε οι διοικήσεις των κρατών μελών είναι σε καλύτερη θέση για την εκτέλεση των καθηκόντων τους ως κράτη σημαίας, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Τα κράτη μέλη αξιοποίησαν το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που καταρτίστηκε μετά τον έλεγχο για να βελτιώσουν τη δραστηριότητά τους ως κράτη σημαίας.

Από τα κράτη μέλη που δεν έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ΔΝΟ, μόνον η Πορτογαλία έχει ενεργό νηολόγιο. Η Επιτροπή θα παροτρύνει την Πορτογαλία να καταστεί μέλος του VIMSAS.

4.3. Άρθρο 8: Πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας

Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν καταρτίσει, να εφαρμόζουν και να διατηρούν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας για τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος σημαίας δραστηριοτήτων των διοικητικών τους αρχών μέχρι τις 17 Ιουνίου 2012. Το σύστημα αυτό πρέπει να είναι πιστοποιημένο με βάση διεθνή πρότυπα.

Οι περισσότερες διοικήσεις που έδωσαν σχετικές πληροφορίες ανέφεραν ότι είχαν τέτοιο σύστημα και πολλές έλαβαν πιστοποίηση το 2012. Μερικά κράτη μέλη - Ελλάδα, Ισπανία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Λετονία και Ηνωμένο Βασίλειο - τόνισαν ότι διέθεταν ήδη συστήματα διαχείρισης της ποιότητας πριν επιβληθεί με την οδηγία η απαίτηση για πιστοποίηση· στο Ηνωμένο Βασίλειο διατηρήθηκαν τα προηγούμενα πιστοποιητικά των συστημάτων διαχείρισης της ποιότητας με βάση τα πρότυπα ISO 9001:1994 and ISO 9001:2001. Άλλα κράτη μέλη ανέφεραν ότι τους απονεμήθηκε ιδιαίτερη διάκριση: το Βέλγιο επεσήμανε ότι βραβεύθηκε με το Corporate Flag State Governance Award. Σε άλλα, η διαδικασία πιστοποίησης είχε θετικά αποτελέσματα: η Πολωνία σημείωσε ότι οι ναυτιλιακές υπηρεσίες στην Gydnia και το Szczecin πιστοποιήθηκαν το 2008, η δε τρίτη ναυτιλιακή της υπηρεσία στο Słupsk πιστοποιήθηκε το 2009, έτσι ώστε η εναρμόνιση και η πιστοποίηση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας σε όλες τις υπηρεσίες της επιτεύχθηκε το 2011.

Αντίθετα, ορισμένα κράτη μέλη δεν είχαν ακόμη θέσει σε εφαρμογή την εν λόγω απαίτηση. Σε ορισμένα κράτη μέλη - Μάλτα, Κάτω Χώρες και Σλοβενία - η πιστοποίηση αναμένεται έως τα τέλη του 2013 ή εκκρεμεί όπως στην περίπτωση της Κύπρου, ενώ σε άλλα δεν έχει κινηθεί η διαδικασία, λόγω έλλειψης προσωπικού και πόρων ΤΠ (Ιρλανδία) ή εσωτερικών διοικητικών δυσχερειών (Πορτογαλία). Η Επιτροπή παρακολουθεί δραστήρια τα κράτη μέλη που αφορά η εν λόγω απαίτηση. Η εξωτερική πιστοποίηση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας αποτελεί περαιτέρω μέσο που διασφαλίζει ότι οι διοικήσεις των κρατών μελών ως κράτη σημαίας είναι σε θέση όχι μόνο να παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες·στον στόλο τους, αλλά και να απαιτούν και να επιβάλλουν τα υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικά πρότυπα σε διεθνές επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ. Πιο συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη σχολίασαν ότι η εκπλήρωση αυτής της απαίτησης μπορεί επίσης να καταστήσει δυνατόν τον εξορθολογισμό της διαχείρισης του νηολογίου, καλύτερη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού και αποδέσμευση ορισμένου δυναμικού για άλλα καθήκοντα, όπως η επιθεώρηση από το κράτος του λιμένα.

Το 2006, κατά τη νομοθετική διαδικασία για την πρόταση οδηγίας σχετικά με ορισμένες αρμοδιότητες του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση και την επιβολή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, η Επιτροπή υποστήριξε ότι το άρθρο 8 της οδηγίας 2009/21/ΕΚ που αφορά το πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης της

ποιότητας πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις επιχειρησιακές δραστηριότητες του κράτους σημαίας, με βάση σύμβαση του ΔΝΟ ή άλλη σύμβαση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαίτηση για πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας ισχύει για τις επιχειρησιακές δραστηριότητες που σχετίζονται με την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006. Ως εκ τούτου, αυτό πρέπει να αντικατοπτρίζεται στις εκτελεστικές δραστηριότητες των κρατών μελών.

Αξιολόγηση των επιδόσεων των κρατών μελών

Η εν λόγω απαίτηση αποτελεί περαιτέρω ανεξάρτητο έλεγχο ποιότητας των συστημάτων και των διαδικασιών που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη υπό την ιδιότητά τους ως κράτη σημαίας. Έχουν κοινοποιηθεί συγκεκριμένες βελτιώσεις. Σε έξι κράτη μέλη η ποιότητα του ήδη χρησιμοποιούμενου συστήματος διαχείρισης της ποιότητας επιβεβαιώθηκε με εξωτερική πιστοποίηση. Σε αρκετά κράτη μέλη αναμένεται σύντομα η εξωτερική πιστοποίηση, ενώ στην Ιρλανδία και την Πορτογαλία το θέμα εκκρεμεί. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει δραστήρια τα οικεία κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, η εξωτερική πιστοποίηση όλων των ενωσιακών ναυτικών αρχών για όλες τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, εξακολουθεί να εκκρεμεί και η Επιτροπή θα αναλάβει δράση για να εξασφαλισθεί διόρθωση της κατάστασης.

4.4. Άρθρο 8: Μαύρος και γκρίζος κατάλογος

Βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 2 τα κράτη μέλη τα οποία περιλαμβάνονται στον μαύρο κατάλογο ή επί δύο συνεχόμενα έτη στον γκρίζο κατάλογο που δημοσιεύονται στην πλέον πρόσφατη ετήσια έκθεση του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση για τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας, στην οποία προσδιορίζονται και αναλύονται οι κυριότερες αιτίες της έλλειψης συμμόρφωσης που οδήγησε σε απαγορεύσεις απόπλου ή οι ελλείψεις λόγω των οποίων το ενδιαφερόμενο κράτος περιελήφθη στον μαύρο ή τον γκρίζο κατάλογο. Η αναγραφή κράτους μέλους στον μαύρο ή τον γκρίζο κατάλογο βασίζεται στις στατιστικές τριών συνεχόμενων ετών για τα πλοία κάθε κράτους σημαίας. Συνεπώς, στην έκθεση του 2013 βάσει του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού αναλύεται ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων ανά κράτος σημαίας για την περίοδο 2010-2012.

Επί του παρόντος στον γκρίζο κατάλογο περιλαμβάνονται δύο κράτη μέλη: η Βουλγαρία και η Σλοβακία. Και τα δύο κράτη μέλη διαβίβασαν ανάλυση των λόγων για τους οποίους συνεχίζουν να αποκλείονται από τον λευκό κατάλογο χωρών του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού. Και στις δύο περιπτώσεις, μειώθηκε αισθητά από το 2007 ο αριθμός σκαφών υπό τη σημαία των κρατών αυτών: στην περίπτωση της Βουλγαρίας μειώθηκε περισσότερο από 2/3. Η Σλοβακία αποφάσισε να μην ανανεώσει μετά την 1η Νοεμβρίου 2012 τα πιστοποιητικά των νηολογημένων ποντοπόρων πλοίων της.

Στην περίπτωση της Βουλγαρίας, παρά τη μείωση του συνολικού στόλου της, τα πλοία που νηολογήθηκαν πρόσφατα είναι ακόμη παλαιότερα από τα ήδη νηολογημένα, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η μέση ηλικία του στόλου. Ο υψηλότερος αριθμός ελλείψεων του στόλου οφείλεται στη μεγαλύτερη μέση ηλικία του, παρά τις αυξημένες επιθεωρήσεις ανά πλοίο από το κράτος σημαίας. Η Βουλγαρία έχει πλέον καταρτίσει κατάλογο επτά μέτρων για να αντιμετωπίσει την κατάσταση.

Τα κράτη μέλη επεσήμαναν τις ακόλουθες βέλτιστες πρακτικές, τις οποίες θα μπορούν να εφαρμόζουν για να περιληφθούν στον λευκό κατάλογο:

– Συνεκτίμηση των κριτηρίων του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού κατά τις επιθεωρήσεις από το κράτος σημαίας κατά τον έλεγχο σκαφών υπό τη σημαία τους·

– Μη νηολόγηση των πλοίων, των οποίων απαγορεύθηκε ο απόπλους τα δύο προηγούμενα έτη περισσότερες από τρεις φορές από κράτος μέλος του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού ή του Τόκιο ή από την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ·

– Υποχρεωτική αναφορά στο αρμόδιο υπουργείο ή αναγνωρισμένο οργανισμό των πλοίων των οποίων απαγορεύθηκε ο απόπλους και υποβολή τους σε ειδική επίσκεψη, πρόσθετες επιθεωρήσεις και ελέγχους·

– Υποχρέωση των φορέων εκμετάλλευσης σκαφών με ελλείψεις να λογοδοτούν στις αρμόδιες αρχές για τους λόγους έλλειψης συμμόρφωσής τους·

– Στοχοθετημένες επιθεωρήσεις από το κράτος σημαίας των πλοίων που φέρουν τη σημαία του κατά την είσοδο των πλοίων αυτών σε λιμένα του·

– Ενθάρρυνση να υποβάλλονται τα μικρότερα πλοία σε ανεπίσημο έλεγχο.

Σε γενικές γραμμές υπήρξε σημαντική βελτίωση στα πλοία που φέρουν σημαίες κρατών μελών της ΕΕ κατά το διάστημα που προηγήθηκε και ακολούθησε τη θέσπιση της οδηγίας. Ο αριθμός των κρατών μελών και υποψηφίων χωρών που περιλαμβάνονται στον ***γκρίζο κατάλογο*** κρατών σημαίας του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού τα τέσσερα τελευταία έτη έχει μειωθεί από έξι σε δύο κράτη μέλη, ενώ δεν υπάρχουν πλέον κράτη μέλη στον ***μαύρο κατάλογο***.

Όταν καταρτίζονται ο μαύρος, ο γκρίζος και ο λευκός κατάλογος, είναι δύσκολο να καθορισθεί για κράτη με μικρούς στόλους αποδεκτή μέθοδος με βάση την οποία να γίνει σύγκριση των επιδόσεων των στόλων. Για στατιστικούς λόγους, ένα μόνο κακό αποτέλεσμα ελέγχου από το κράτος λιμένα στα κράτη αυτά μπορεί να έχει δυσανάλογα αρνητικές επιπτώσεις στις επιδόσεις του κράτους σημαίας, καθώς λόγω του μικρού μεγέθους του στόλου, το κακό αποτέλεσμα δεν είναι δυνατόν να αντισταθμισθεί με ικανοποιητικά αποτελέσματα στα λίγα προς επιθεώρηση πλοία. Στην αιτιολογική σκέψη 15 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα αναγνωρίζονται οι δυσκολίες αυτές, μέχρι σήμερα όμως κανένα κράτος μέλος δεν έχει προσδιορίσει μέσο αξιολόγησης των επιδόσεων που να είναι συγκρίσιμο και αποδεκτό από όλους τους ελεγκτικούς φορείς των κρατών λιμένα. Το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού συνέστησε ειδική ομάδα (Task Force 31) η οποία θα εξετάσει τα προβλήματα εφαρμογής του ισχύοντος νέου καθεστώτος επιθεώρησης ελέγχου από το κράτος λιμένα, ενώ παράλληλα έχει συσταθεί ομάδα εντός της ΕΕ, η οποία, μεταξύ άλλων, θα εξετάσει και αυτό το ζήτημα.

Αξιολόγηση των επιδόσεων των κρατών μελών

Κατά την περίοδο για την οποία υποβλήθηκε έκθεση το 2013, και συγκεκριμένα για την περίοδο 2010-2012, από τα αρχικά επτά κράτη μέλη ή υποψήφιες χώρες (AT, LT, LV, PL και SK, συν BG και RO) που επεσήμαναν ότι έχουν σημαντικό αριθμό μη σύμφωνων πλοίων στο νηολόγιό τους, κανένα δεν περιλαμβάνεται σήμερα στον μαύρο κατάλογο και μόνον δύο παραμένουν στον γκρίζο κατάλογο. Αυτό σημαίνει σημαντική πρόοδο στην ενθάρρυνση όλων των κρατών μελών να εξασφαλίσουν ότι όλα τα πλοία τους πληρούν τις απαιτήσεις. Πράγματι, έξι από τα 10 πρώτα κράτη σημαίας στον τελευταίο λευκό κατάλογο είναι κράτη μέλη της ΕΕ, ενώ 15

κατατάσσονται στα 30 πρώτα κράτη σημαίας. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί την πρόοδο των δύο κρατών μελών της ΕΕ που παραμένουν στον γκρίζο κατάλογο.

4.5. Κύρωση διεθνών συμβάσεων

Στις 9 Δεκεμβρίου 2008, όλα τα κράτη μέλη προέβησαν σε δήλωση με την οποία ανέλαβαν ρητή υπόσχεση να εκφράσουν το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2012 τη συναίνεσή τους να δεσμευτούν από ορισμένες διεθνείς συμβάσεις που παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης. Τα κράτη μέλη ανέλαβαν επίσης την ίδια υπόσχεση να εκφράσουν, το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2013, τη συναίνεσή τους να δεσμευτούν από τη διεθνή σύμβαση του Ναϊρόμπι του 2007 σχετικά με την ανέλκυση ναυαγίων ή, στην περίπτωση απομονωμένων χωρών, να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους διαθέτουν πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης.

Σε σημείωμα με ημερομηνία 29 Νοεμβρίου 2010 προς το Συμβούλιο, η Επιτροπή υπενθύμισε στα κράτη μέλη την προηγούμενη δέσμευσή τους, επισημαίνοντας τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη κυρώσει ορισμένες διεθνείς συμβάσεις και καλώντας τους υπουργούς να εκπληρώσουν σε εύθετο χρόνο τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει τα κράτη μέλη. Η κατάσταση όσον αφορά την κύρωση των διεθνών συμβάσεων ανά κράτος μέλος το 2010 και το 2013 παρατίθεται στους πίνακες 1 και 2 αντίστοιχα του παραρτήματος.

Εκτός από τις συμβάσεις τις οποίες τα κράτη μέλη είχαν αρχικά δεσμευθεί δήλωσή τους ότι θα κυρώσουν, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες σχετικά με την επικύρωση της Σύμβασης για τις επικίνδυνες και τοξικές ουσίες (HNS)[5] του 1996 και του πρωτοκόλλου της του 2010, καθώς και της σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για τη ναυτική εργασία (MLC) του 2006, στοιχεία της οποίας έχουν εισαχθεί στο δίκαιο της ΕΕ με την οδηγία 2009/13/ΕΚ[6]. Οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω συμβάσεις παρατίθενται επίσης στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

Τέλος, μεμονωμένα κράτη μέλη ανέφεραν τη θέση τους σχετικά με άλλες συμβάσεις, όπως η σύμβαση των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, η σύμβαση του 2001 για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος και η σύμβαση του Χονγκ-Κονγκ του 2009 για την ανακύκλωση των πλοίων.

Παρατηρήσεις της Επιτροπής

Τα κράτη μέλη ανταποκρίθηκαν εν γένει στις υποσχέσεις τους να συναινέσουν να δεσμευθούν από τις συμβάσεις που περιέχονται στη δήλωσή τους, καθώς μόνον δύο μεσόγεια κράτη μέλη δεν έχουν προχωρήσει στην κύρωση των πρωτοκόλλων ορισμένων συμβάσεων (SOLAS, σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων) που χρονολογούνται από το 1988. Πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση του Ναϊρόμπι του 2007 σχετικά με την ανέλκυση ναυαγίων, την οποία κανένα κράτος μέλος δεν είχε κυρώσει έως το 2010, έχει πλέον κυρωθεί από 3 κράτη μέλη και σε 12 κράτη μέλη

[5] Διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για τις ζημίες σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και τοξικών ουσιών.

[6] Οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2009, για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ.

είναι σε εξέλιξη η διαδικασία κύρωσης. Παρόμοια είναι η κατάσταση για τη σύμβαση του 1996 για τις επικίνδυνες και τοξικές ουσίες (HNS) και του πρωτοκόλλου της του 2010, καθώς 4 κράτη μέλη την έχουν κυρώσει και 12 είναι σε διαδικασία κύρωσής της. Το γεγονός ότι οι συμβάσεις κυρώνονται ή γίνονται οι προπαρασκευαστικές εργασίες κύρωσής τους είναι ενθαρρυντικό, μολονότι τα κράτη μέλη πρέπει να αναγνωρίσουν ότι έχουν παρέλθει οι προθεσμίες στις οποίες δεσμεύθηκαν το 2009 και ότι πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειές τους να τηρήσουν τις δηλώσεις τους. Ενδεχομένως χρειάζεται κίνητρο προς τον σκοπό αυτό και η Επιτροπή θα ήθελε να υπενθυμίσει ότι κατά την τελευταία αναθεώρηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα, πρότεινε έναν τέτοιο μηχανισμό, ο οποίος τελικά απορρίφθηκε από τον νομοθέτη.

Όσον αφορά τη σύμβαση του 2006 για τη ναυτική εργασία, 14 κράτη μέλη την έχουν ήδη κυρώσει και όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη αναμένεται να ακολουθήσουν σύντομα. Οι διατάξεις για τα συστήματα διαχείρισης της ποιότητας, οι οποίες ισχύουν για κάθε επιχειρησιακή δραστηριότητα του κράτους σημαίας, θα εφαρμόζονται επίσης και σε συμβάσεις που δεν είναι του ΔΝΟ όπως η σύμβαση για τη ναυτική εργασία, οπότε η επικύρωσή της από τα κράτη μέλη είναι ακόμη πιο ουσιώδης. Επιπλέον, με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι επιβάλλεται ορθά η οδηγία 2009/13/ΕΚ, με την οποία εφαρμόζεται η συμφωνία που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση του 2006 για τη ναυτική εργασία, θα εκδοθεί σύντομα οδηγία σχετικά με ορισμένες αρμοδιότητες του κράτους σημαίας όσον αφορά την τήρηση και την εφαρμογή της σύμβασης του 2006 για τη ναυτική εργασία, ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα πλοία υπό τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ πληρούν τις απαιτήσεις των τμημάτων της σύμβασης για τη ναυτική εργασία που εφαρμόζονται βάσει της οδηγίας 2009/13/ΕΚ.

Η Επιτροπή προτίθεται να δραστηριοποιηθεί περισσότερο σε διεθνές επίπεδο στους αντίστοιχους ναυτιλιακούς οργανισμούς που διαχειρίζονται τις συμβάσεις αυτές.

5. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΩΣ ΚΡΑΤΩΝ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η απαίτηση της οδηγίας για εύκολα προσβάσιμη πληροφόρηση και διαφάνεια των δεδομένων σχετικά με τις επιδόσεις των πλοίων υπό σημαία κράτους μέλους εφαρμόζεται σε μεγάλο βαθμό και μπορεί να συμβάλει στη διευκόλυνση της μετανηολόγησης των πλοίων. Επιπλέον, διαπιστώνονται ευκολότερα τυχόν ελλείψεις του στόλου, όπως και η ανάγκη για διορθωτικά μέτρα.

Με τη δημοσιοποίηση της έκθεσης όσον αφορά τον έλεγχο ΔΝΟ από το κράτος σημαίας, επισημαίνονται τα πλεονεκτήματα και οι αδυναμίες των κρατών μελών, καθώς και τα μέσα με τα οποία είναι δυνατόν να αντιμετωπίσουν τις αδυναμίες τους. Τα κράτη μέλη καθίστανται περισσότερο υπόλογα στο κοινό, γεγονός που ενδεχομένως τα ωθεί στην εξεύρεση μέσου αντιμετώπισης των αδυναμιών, ώστε να είναι σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους.

Η απαίτηση για πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας μπορεί επίσης να αποτελέσει την ευκαιρία για τον εξορθολογισμό της διαχείρισης των νηολογίων και την καλύτερη αξιοποίηση των ανθρώπινων πόρων.

Η σταδιακή διαγραφή κρατών μελών της ΕΕ από τον μαύρο και τον γκρίζο κατάλογο του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων από το 2007 και εντεύθεν

δίνει το μήνυμα ότι οι ναυτιλιακές διοικήσεις αναλαμβάνουν σοβαρά τις ευθύνες τους, με αποτέλεσμα από τα δύο εναπομένοντα κράτη μέλη στους καταλόγους αυτούς το ένα να μην έχει πλέον ποντοπόρα σκάφη στο νηολόγιό του.

Όσον αφορά τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, τα παράκτια κράτη επεδίωξαν δραστήρια την ολοκλήρωση της κύρωσής τους, μολονότι δεν τήρησαν πάντοτε τις δηλωθείσες προθεσμίες για την προσχώρησή τους σε συγκεκριμένες συμβάσεις. Αυτό είναι σημαντικό για να διευκολυνθεί η έγκαιρη έναρξη ισχύος των νομοθετημάτων αυτών και να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ναυτιλιακά θέματα σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι επίσης ένδειξη προσήλωσης στους στόχους των συμβάσεων και εξασφαλίζει ότι τα κράτη σημαίας της ΕΕ διατηρούν υψηλό επίπεδο σε κάθε πεδίο που καλύπτουν οι συμβάσεις.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η πλειονότητα των κρατών μελών έχουν συμμορφωθεί πλέον με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2009/21/ΕΚ και η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να διατηρήσουν αυτό το επίπεδο δέσμευσης και να επιτύχουν περαιτέρω πρόοδο.

Καθίσταται ακόμα επιτακτικότερο το συνεχώς υψηλό επίπεδο επιδόσεων, καθώς στις 20 Αυγούστου 2013 άρχισαν να ισχύουν νέοι σημαντικοί κανόνες στον τομέα των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, με τη σύμβαση του 2006 για τη ναυτική εργασία (MLC) και την οδηγία 2009/13/ΕΚ, η οποία περιέχει σημαντικά στοιχεία της MLC. Ο ρόλος και οι ευθύνες των κρατών σημαίας της ΕΕ όσον αφορά τον έλεγχο της τήρησης των ελάχιστων συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών θα επεκταθεί αισθητά με την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2009/13/ΕΚ.

Επιπλέον, πρέπει να αξιολογηθεί αναλυτικά από τα κράτη σημαίας της ΕΕ ο ρόλος των αναγνωρισμένων οργανισμών και άλλων οργανισμών στους οποίους πρόκειται να ανατεθεί ο ρόλος επιθεωρητή από τα κράτη σημαίας στα πεδία της MLC και της οδηγίας 2009/13/ΕΚ. Καίριο στοιχείο στην ορθή εφαρμογή θα είναι οι γνώσεις των οργανισμών σε συγκεκριμένα θέματα, πράγμα που συνιστά ακόμη έναν λόγο για να διασφαλιστεί ότι τα συστήματα διαχείρισης της ποιότητας καλύπτουν και αυτές τις νέες αρμοδιότητες του κράτους σημαίας.

Κατά την έκδοση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ, η Επιτροπή είχε εκφράσει τη λύπη της για το γεγονός ότι τα κράτη μέλη δεν υιοθέτησαν την αρχική της πρόταση[7] για τη συμμόρφωση του κράτους σημαίας. Εάν το δικαιολογήσουν οι περιστάσεις στο μέλλον, η Επιτροπή ενδέχεται να εξετάσει κατά πόσον ενδείκνυται να προτείνει περαιτέρω μέτρα που να διασφαλίζουν ότι τα κράτη μέλη συνεχίζουν να εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θα ενθαρρύνει, συνεπώς, τα κράτη μέλη να συνεχίσουν το έργο τους για την πλήρη συμμόρφωση με την ισχύουσα οδηγία.

[7] COM (2005) 586 τελικό της 23.11.2005

Παράρτημα

Πίνακας 1

Κατάσταση της κύρωσης συμβάσεων του ΔΝΟ από τα κράτη μέλη του ΔΝΟ στις 30 Σεπτεμβρίου 2010

(Πηγή: Έγγραφο του Συμβουλίου αριθ. 15978/1/10 Rev 1 της 29ης Νοεμβρίου 2010)

	Σύμβαση SOLAS του 1974	Πρωτόκολλο της σύμβασης SOLAS του 1978	Πρωτόκολλο της σύμβασης SOLAS του 1988	MARPOL 73/78 (Παράρτημα I/II)	MARPOL 73/78 (Παράρτημα III)	MARPOL 73/78 (Παράρτημα IV)	MARPOL 73/78 (Παράρτημα V)	Πρωτόκολλο της MARPOL του 1997 (Παράρτημα IV)	Σύμβαση STCW του 1978	Σύμβαση LOAD LINES του 1966	Πρωτόκολλο της σύμβασης LOAD LINES του 1988	Σύμβαση TONNAGE του 1969	Σύμβαση COLREG του 1972	Πρωτόκολλο της σύμβασης CLC του 1992	Πρωτόκολλο της σύμβασης FUND του 1992	Πρωτόκολλο της σύμβασης FUND του 2003	Σύμβαση LLMC του 1976	Πρωτόκολλο της σύμβασης LLMC του 1996	ΣΥΜΒΑΣΗ BUNKERS του 2001	NAIROBI WRC του 2007	Σύμβαση HNS του 1996	Πρωτόκολλο της σύμβασης HNS του 2010	Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006	
Παράκτια κράτη (23)																								Σύνολο (23)
Βέλγιο	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Βουλγαρία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Κροατία *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Κύπρος	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Δανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Εσθονία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Φινλανδία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Γαλλία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Γερμανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Ελλάδα	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Ιρλανδία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Ιταλία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Λετονία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Λιθουανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Μάλτα	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x			x	x					15
Κάτω Χώρες	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Πολωνία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Πορτογαλία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Ρουμανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Σλοβενία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Ισπανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Σουηδία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Ηνωμένο Βασίλειο	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Υποσύνολο (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Μεσόγειες χώρες (5)																								
Αυστρία	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Τσεχική Δημοκρατία	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ουγγαρία	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Λουξεμβούργο	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Σλοβακία	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Υποσύνολο (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Σύνολο (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*Για να διευκολυνθεί η σύγκριση με τον πίνακα 2 συμπεριλαμβάνονται η Κροατία (υποψήφια χώρα), καθώς και η σύμβαση HNS του 1996 και το πρωτόκολλο του 2010 συν η σύμβασης του 2006 για τη ναυτική εργασία.

Πίνακας 2

Κατάσταση της κύρωσης συμβάσεων του ΔΝΟ και διεθνών συμβάσεων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας από τα κράτη μέλη του ΔΝΟ

(Πηγή: ΔΝΟ, κατάσταση των συμβάσεων στις 30/6/2013 και ΔΟΕ, κατάσταση της σύμβασης MLC στις 30/6/2013)

	Σύμβαση SOLAS του 1974	Πρωτόκολλο της σύμβασης SOLAS του 1978	Πρωτόκολλο της σύμβασης SOLAS του 1988	MARPOL 73/78 (Παράρτημα I/II)	MARPOL 73/78 (Παράρτημα III)	MARPOL 73/78 (Παράρτημα IV)	MARPOL 73/78 (Παράρτημα V)	Πρωτόκολλο της MARPOL του 1997 (Παράρτημα IV)	Σύμβαση STCW του 1978	Σύμβαση LOAD LINES του 1966	Πρωτόκολλο της σύμβασης LOAD LINES του 1988	Σύμβαση TONNAGE του 1969	Σύμβαση COLREG του 1972	Πρωτόκολλο της σύμβασης CLC του 1992	Πρωτόκολλο της σύμβασης FUND του 1992	Πρωτόκολλο της σύμβασης FUND του 2003	Σύμβαση LLMC του 1976	Πρωτόκολλο της σύμβασης LLMC του 1996	ΣΥΜΒΑΣΗ BUNKERS του 2001	NAIROBI WRC του 2007	Σύμβαση HNS του 1996	Πρωτόκολλο της σύμβασης HNS του 2010	Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006	Σύνολο (23)
Παράκτια κράτη (23)																								
Βέλγιο	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Βουλγαρία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Κροατία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Κύπρος	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Δανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Εσθονία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Φινλανδία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Γαλλία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Γερμανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Ελλάδα	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Ιρλανδία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Ιταλία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Λετονία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Λιθουανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			20
Μάλτα	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x				x	18
Κάτω Χώρες	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Πολωνία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Πορτογαλία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Ρουμανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Σλοβενία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Ισπανία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Σουηδία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Ηνωμένο Βασίλειο	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Υποσύνολο (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Μεσόγειες χώρες (5)																								
Αυστρία	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Τσεχική Δημοκρατία	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ουγγαρία	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Σλοβακία	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Υποσύνολο (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Σύνολο (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Σημ.: Προσθήκη της Κροατίας ως κράτος μέλος από την 1η Ιουλίου 2013.