COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación de la Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento

(Texto pertinente a efectos del EEE)

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación de la Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

La Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento[1] forma parte de un paquete de medidas, conocido como «tercer paquete sobre seguridad marítima», adoptado en marzo de 2009 para mejorar la competitividad del sector, ya que beneficia únicamente a los operadores que respetan la seguridad marítima y aumenta la presión sobre los armadores de buques que incumplen las normas.

El objetivo de dicha Directiva es doble:

a) garantizar que los Estados miembros cumplen eficaz y sistemáticamente sus obligaciones como Estados de abanderamiento, especialmente haciendo obligatorio el plan de auditorías de los Estados del pabellón de la Organización Marítima Internacional en virtud de la legislación de la UE e introduciendo la certificación de los sistemas de gestión operativa de las autoridades marítimas nacionales; y

b) mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación procedente de buques que enarbolen pabellón de un Estado miembro, en particular garantizando que ninguno de ellos figure en la lista negra o en la lista gris del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión del Estado rector del puerto.

Los requisitos impuestos a los Estados miembros como Estados de abanderamiento que introduce esta Directiva se presentan en la sección 4 del presente informe, junto con las observaciones de la Comisión.

Los Estados miembros realizaron también una declaración conjunta, comprometiéndose a respetar los convenios internacionales que impongan obligaciones a los Estados de abanderamiento y a aplicar el Código de la OMI sobre la aplicación de sus instrumentos obligatorios, destinados a garantizar que las autoridades nacionales disponen de los medios y competencias necesarias en calidad de Estados de abanderamiento para asumir sus obligaciones internacionales.

2. TRANSPOSICIÓN

Diez Estados miembros[2] transpusieron la Directiva a tiempo, es decir, antes del 17 de junio de 2011 (del 1 de julio de 2013 en el caso de Croacia) y otros once lo hicieron a finales de 2011, mientras que el resto de los Estados miembros rebasaron la fecha límite de transposición en más de 6 meses. Por ello, la incorporación al Derecho nacional fue realizada por la mayoría de los Estados miembros dentro del plazo o en una fecha próxima a la fecha límite.

---

1 DO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

2 BE, DE, DK, ES, FI, MT, NL, RO y SE

3. INFORMACIÓN PARA EL INFORME

El artículo 9 de la Directiva establece que la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo acerca del estado de aplicación de la Directiva, que deberá incluir una evaluación de la actuación de los Estados miembros como Estados de abanderamiento.

La información aportada por 25 Estados miembros de la UE[3] contribuye a dicho informe.

4. SITUACIÓN Y OBSERVACIONES DE LA COMISIÓN

4.1. Aplicación de los artículos 4 y 6, en lo que se refiere a la transparencia en la transferencia de un buque que enarbole pabellón de un Estado miembro

El artículo 4 exige a los Estados miembros que garanticen que los buques que navegan bajo su pabellón cumplan las normas y reglamentaciones internacionales aplicables. Asimismo, establece controles básicos de seguridad cuando un buque es transferido a otro Estado de abanderamiento y exige que se facilite con toda diligencia datos sobre deficiencias y cualquier otro dato pertinente relacionado con la seguridad al nuevo Estado de abanderamiento cuando un buque sea transferido. En los considerandos, el considerando 6 hace referencia a disposiciones similares sobre la transferencia de buques recomendadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) en su circular MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424, de 20 de diciembre de 2004, sobre la transferencia de buques entre Estados. El objetivo es aumentar la transparencia en la relación entre los Estados de abanderamiento en aras de la seguridad marítima.

En términos de los buques que enarbolen pabellón de un Estado miembro, el artículo 6 establece la información mínima que se debe conservar y mantener a disposición. Incluye:

– datos de identificación del buque;

– fechas de las inspecciones;

– identificación de las organizaciones reconocidas que participen en la certificación y clasificación del buque;

– identificación de la autoridad competente del Estado rector del puerto que haya inspeccionado el buque y fechas de las inspecciones;

– resultados de estas inspecciones;

– información sobre siniestros marítimos;

Además, el artículo 4, apartado 2, establece que, cuando un Estado de abanderamiento se interese por un buque abanderado previamente en otro Estado miembro, este último le facilitará con toda diligencia información detallada sobre deficiencias pendientes y cualquier otro dato pertinente relacionado con la seguridad. El artículo 6, letra g), también obliga a los Estados miembros a conservar durante doce meses los registros de buques que estuvieron previamente bajo su pabellón.

La mayoría de los Estados miembros han puesto a disposición del público la información enumerada en el artículo 6. Incluso Hungría, que ya no tiene buques

[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

mercantes de navegación marítima navegando bajo su pabellón, ha confirmado que la información sobre los buques que anteriormente enarbolaron su pabellón sigue siendo de acceso público. En el caso de diez Estados miembros, esta puede consultarse en el sitio web de su administración y en el caso de algunas administraciones (Bélgica, Finlandia y los Países Bajos), en que dicha responsabilidad se comparte con un organismo o servicio de inspección, la información se encuentra en los sitios web de ambas organizaciones. De hecho, los Países Bajos estipularon que las organizaciones reconocidas que operen en su nombre también deberán garantizar la disponibilidad de dicha información en sus respectivos sitios web.

Sin embargo, unas cuantas administraciones (Chipre, Portugal y Suecia) cuestionaron la necesidad de poner todos estos datos en sitios web de acceso público, señalando que la Directiva solo establecía que debían ser fácilmente accesibles, lo que permite a los Estados miembros determinar la pertinencia de cualquier solicitud pública de información.

Evaluación de la actuación de los Estados miembros

En lo que se refiere a la disponibilidad de la información y, por lo tanto, también la transparencia de las actuaciones de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, la situación ha quedado más clara desde la fecha de aplicación de la Directiva: un importante número de Estados miembros han publicado sus datos en el sitio web de su administración o administraciones o, al menos, han confirmado que el público puede acceder fácilmente a ellos. Además, parece que este ejercicio ha hecho que algunos Estados miembros vuelvan a plantearse la viabilidad de mantener un registro marítimo, lo cual es un avance significativo.

4.2. Artículo 7 (proceso de auditoría del Estado de abanderamiento)

Mediante su Resolución A.946(23), la Asamblea de la OMI aprobó en diciembre de 2004 el establecimiento y mayor desarrollo de un sistema voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI (VIMSAS). La Resolución A.974(24), adoptada en diciembre de 2005, estableció el marco y los procedimientos para el sistema. Su objetivo es determinar en qué medida los Estados miembros de la OMI están aplicando y haciendo cumplir los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables.

La auditoría se realiza por expertos marítimos de alto nivel de las distintas administraciones marítimas de los Estados miembros de la OMI y adopta la forma de una evaluación inter pares, que incluye la inspección durante una semana de la administración de que se trate. El informe final pone de manifiesto cualquier disconformidad o deficiencia constatada. También señala las mejores prácticas, así como ámbitos con margen de desarrollo. Incluye un plan de medidas correctivas acordado con la administración para solucionar cualquier deficiencia detectada.

La Directiva 2009/21/CE establece que los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que su administración sea sometida a una auditoría de la OMI al menos cada siete años y publicarán las conclusiones de dicha auditoría con arreglo a la legislación nacional pertinente sobre confidencialidad.

4.2.1. Solicitudes de auditoría voluntaria de la OMI

Varios Estados miembros fueron los primeros en solicitar una auditoría de la OMI a la que se sometieron en 2006: Dinamarca, Chipre, España y el Reino Unido. El Reino Unido, Francia y Chipre participaron en el desarrollo de las VIMSAS una vez

que fueron sometidos a una investigación previa. Dinamarca fue el primer país de los Estados miembros de la OMI que fue auditado y Chipre el segundo.

Aparte de Portugal, todos los Estados costeros con pabellón de la UE han sido objeto de auditoría. Este extremo ha sido confirmado por una reciente circular de la OMI sobre este asunto[4]. Además, siete Estados miembros de la UE han solicitado o tienen la intención de solicitar una segunda auditoría.

4.2.2. Resultados de las auditorías

La mayoría de los Estados miembros indicaron un resultado positivo de la auditoría, con un plan de medidas correctivas acordado para todas las irregularidades, observaciones y deficiencias detectados. Entre ellas destacan las siguientes: abordar la necesidad de una estrategia para cumplir las obligaciones de la OMI; actualizar la legislación nacional, las directrices y las listas de control, así como acuerdos con organizaciones reconocidas; reasignar recursos humanos y presentar pruebas de las actividades de formación. Tales deficiencias han sido o están siendo abordadas a través de un plan de medidas correctivas. Ha habido algunos comentarios acerca de que los medios para lograr las medidas positivas pueden no estar directamente disponibles: por ejemplo Bélgica señala que dichas medidas se adoptarán en la medida en que estén dentro de la competencia del Estado federal; en el caso de Irlanda, los avances en relación con la legislación nacional respecto a los convenios pendientes dependen de las prioridades legislativas y del calendario.

Las auditorías han brindado a los Estados miembros que las han experimentado la ocasión de detectar posibles ámbitos de mejora en su administración y de formular la forma de solucionar tales deficiencias. Constituyen un medio de elevar los niveles en las administraciones de los Estados miembros que puede por menos que ser acogido con satisfacción. Si la auditoría es realizada por homólogos, puede constituir también una experiencia de aprendizaje mutuo para todos los que participan en su evaluación, que pueden aplicar a sus propias administraciones.

4.2.3. Publicación de los resultados

Una gran parte de los Estados miembros ponen el informe de auditoría a disposición del público en el sitio web de su administración. Con todo, en algunos casos, el acceso al documento no es tan sencillo. Otros Estados miembros (Bélgica, España, Francia e Irlanda) restringen el acceso al informe, en consonancia con la libertad otorgada a los Estados miembros de la OMI en cuanto a la medida en que el documento ha de hacerse público y también en consonancia con los límites reconocidos en la Directiva en lo que respecta a las normas nacionales de confidencialidad.

Evaluación de la actuación de los Estados miembros

La Comisión considera que cualquier detección de incumplimientos u observaciones constituye un medio de mejora, que pone a las administraciones de los Estados miembros en mejor situación para desempeñar sus responsabilidades como Estados de abanderamiento, particularmente en lo que respecta a la seguridad marítima y la protección del medio ambiente. Los Estados miembros han utilizado el plan de medidas correctivas elaborado a raíz de la auditoría para mejorar su funcionamiento como Estados de abanderamiento.

[4] Circular de la OMI 3372, de 3.5.2013.

De los Estados miembros que no han sido objeto de una auditoría de la OMI, solo Portugal cuenta con un registro activo. La Comisión seguirá insistiendo activamente ante Portugal para que suscriba el sistema VIMSAS.

4.3. Artículo 8: Sistema certificado de gestión de la calidad

El artículo 8, apartado 1, de la Directiva exige la elaboración, la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la administración competente en materia de abanderamiento y que el proceso esté finalizado a más tardar el 17 de junio de 2012. Un sistema de estas características debería certificarse de acuerdo con las normas internacionales.

La mayoría de las administraciones, que han hecho llegar sus opiniones al respecto, indicaron que ya lo habían hecho, y muchas de ellas obtuvieron la certificación en 2012. Otras, como las de Grecia, España, Lituania, Luxemburgo, Letonia y el Reino Unido, hicieron hincapié en que ya habían implantado los sistemas de gestión de la calidad tiempo atrás, antes de que la Directiva introdujese la exigencia de la certificación; en el caso del Reino Unido, se habían obtenido anteriormente certificados de sistemas de gestión de la calidad conforme a las normas ISO 9001:1994 e ISO 9001:2001. Otros indicaron que habían obtenido alguna distinción en particular — Bélgica señaló que era titular de un *Corporate Flag State Governance Award* (distinción colectiva a la gobernanza del Estado de abanderamiento). En otros casos, el proceso tuvo un efecto muy útil: Polonia señaló que sus oficinas marítimas de Gydnia y Szczecin habían obtenido la certificación en 2008, y una tercera oficina, la de Słupsk, la obtuvo en 2009 – la armonización y la certificación del sistema de gestión de la calidad en todas las oficinas se obtuvo en 2011.

En cambio, algunos Estados miembros no habían aplicado aún este requisito. En algunos de ellos (Malta, los Países Bajos y Eslovenia), la obtención de la certificación está prevista para finales de 2013 o está pendiente, como en el caso de Chipre, mientras que en otros casos, el proceso no avanza debido a falta de personal y recursos informáticos (Irlanda) o a dificultades administrativas internas (Portugal). La Comisión está llevando a cabo un seguimiento activo de los Estados miembros afectados por este requisito. La certificación externa de un sistema de gestión de calidad constituye otra forma de garantizar que las administraciones de los Estados miembros que son Estados de abanderamiento estén en condiciones, no solo de prestar servicios de calidad a su flota, sino también de exigir y hacer aplicar el nivel máximo en cuanto a normas de seguridad y medio ambiente a nivel internacional y de la UE. Desde una óptica más práctica, los Estados miembros han comentado que el cumplimiento de este requisito puede permitir también racionalizar la gestión del abanderamiento, gracias a una mejor utilización de los recursos humanos que libere a otros para poder desempeñar otras tareas, como las de inspección del Estado rector del puerto.

Durante el proceso legislativo de la propuesta de Directiva sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, la Comisión afirmó que el artículo 8 de la Directiva 2009/21/CE relativo al sistema certificado de gestión de la calidad debía ser aplicable a cualquier actividad operativa relacionada con el Estado de abanderamiento, tanto si estaba basada en el Convenio de la OMI como en otros convenios. Por consiguiente, en opinión de la Comisión, el requisito de un sistema de gestión de la calidad se aplica a las actividades operativas relacionadas

con la implementación del Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM) de 2006. En consecuencia, es conveniente que esto se refleje en las actividades de implementación de los Estados miembros.

Evaluación de la actuación de los Estados miembros

Este requisito constituye otro control de calidad independiente de los sistemas y procedimientos utilizados por los Estados miembros cuando operan en calidad de Estados de abanderamiento. Se han notificado mejoras concretas. En seis Estados miembros, la certificación externa confirmó el sistema de gestión de la calidad ya existente. En el caso de varios Estados miembros, la certificación externa está prevista en breve, mientras que en Irlanda y Portugal esta cuestión está pendiente, y la Comisión insistirá activamente ante los Estados miembros en cuestión. Por tanto, sigue estando por resolver la certificación externa de todas las administraciones marítimas de la UE para todos los convenios internacionales pertinentes y, la Comisión tomará medidas para garantizar que esto se rectifique.

4.4. Artículo 8: Lista negra y lista gris

El artículo 8, apartado 2, exige a los Estados miembros que figuren en la lista negra o estén incluidos durante dos años consecutivos en la lista gris, publicadas ambas en el más reciente informe anual del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que transmitan a la Comisión un informe sobre su actuación como Estados de abanderamiento, que identifique y analice los principales motivos a los que obedece el incumplimiento que ha llevado a las inmovilizaciones y las deficiencias que resultaron en la inclusión en la lista negra o en la lista gris. La inclusión de un Estado miembro en la lista negra o en la lista gris se determina sobre la base de las estadísticas correspondientes a los buques de cada Estado de abanderamiento a lo largo de un período de tres años. Así pues, el informe 2013 del Memorando de Acuerdo de París pormenoriza los resultados medios por cada Estado de pabellón en el período 2010-2012.

Actualmente hay dos Estados miembros en la lista gris: Bulgaria y Eslovaquia. Ambos Estados miembros han presentado un análisis de los motivos por los que siguen estando excluidos de la lista blanca de países del Memorando de Acuerdo de París. En ambos casos, desde 2007, el número de buques que enarbolan estos pabellones se ha reducido de forma significativa: en el caso de Bulgaria, en más de dos terceras partes. Eslovaquia decidió no renovar los certificados de sus buques de navegación marítima registrados a partir del 2 de noviembre de 2012.

En el caso de Bulgaria, aunque la flota se ha reducido en su conjunto, los nuevos buques matriculados son incluso más viejos que lo que ya estaban registrados, incrementando la edad media de la flota. El mayor número de deficiencias detectadas en la flota refleja la vetustez de esta media de edad, pese al aumento del número de inspecciones del Estado del pabellón por buque. Bulgaria acaba de elaborar una lista de siete medidas destinadas a poner remedio a esa situación.

Los Estados miembros indicaron las siguientes buenas prácticas, que podrían implementarse para lograr la inclusión en la lista blanca:

– Las inspecciones del Estado de abanderamiento tienen en consideración los criterios del Memorando de Acuerdo de París cuando pasan revista a los buques que enarbolan su pabellón;

– los buques no son matriculados si en los dos años anteriores han sido inmovilizados más de tres veces por los Estados miembros de los Memorandos de Acuerdo de París o de Tokio o por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos;

– los buques inmovilizados tiene obligación de informar al Ministerio o la organización reconocida y reciben una visita especial, inspecciones adicionales y auditorías;

– los operadores de buques con deficiencias están obligados a rendir cuentas ante las autoridades competentes sobre las razones de la falta de conformidad;

– se realizan inspecciones dirigidas a los buques del propio pabellón cuando se entre en un puerto del Estado de abanderamiento;

– se anima a los buques más pequeños a someterse a inspecciones no oficiales.

De manera general, se han producido una mejora significativa en los buques que enarbolan pabellones de los Estados miembros de la UE en el período previo y posterior a la introducción de la Directiva. Dentro de la ***lista gris*** de los Estados del Memorando de París que enarbolan pabellón de los últimos cuatro años, el número de Estados miembros y países candidatos afectado ha pasado de seis a las dos Estados miembros actuales, mientras que en la ***lista negra*** ya no hay ningún Estado miembro.

En la elaboración de las listas negra, gris y blanca, los Estados con flotas pequeñas se encuentran con dificultades a la hora de establecer un método aceptable mediante el cual la actuación de las flotas pueda compararse. Por razones estadísticas, en dichos Estados un único mal resultado de la supervisión del Estado rector del puerto puede tener un efecto negativo desproporcionado en el historial del Estado de abanderamiento – al ser reducido el tamaño de la flota, los malos resultados no pueden diluirse junto con los buenos resultados en otros lugares, puesto que hay un número menor de buques para inspeccionar. En efecto, el considerando 15 de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto se hace eco de tales dificultades; sin embargo, hasta ahora ningún Estado miembro ha establecido un medio de evaluación de las actuaciones aceptable para todos y comparable entre los diversos organismos de supervisión del Estado rector del puerto. El Memorando de París ha creado un grupo de trabajo (TF 31) para analizar los problemas de implementación del actual sistema de información para el control por el Estado del puerto, mientras que en la UE se ha creado un grupo paralelo que también abordará este problema, entre otros.

Evaluación de la actuación de los Estados miembros

Para el período final del informe de 2013, a saber, 2010-2012, de los siete Estados miembros o los países candidatos (Austria, Lituania, Letonia, Polonia y Eslovaquia, además de Bulgaria y Rumanía) que en un principio habían sido señalados porque tenían un número significativo de buques no conformes en su registro, ninguno está ya en la lista negra y solo dos permanecen en la lista gris. Esto representa un progreso considerable en cuando a que anima a todos los Estados miembros a abordar la necesidad de garantizar que los buques que enarbolen su pabellón sean conformes. De hecho, seis de los diez primeros Estados de abanderamiento que figuran en la última lista blanca son Estados miembros de la UE, y quince de ellos se encuentran entre los treinta primeros Estados de abanderamiento. La Comisión continuará supervisando los progresos de los dos restantes Estados miembros de la

UE que quedan aún en la lista gris.

4.5. Ratificación de convenios internacionales

El 9 de diciembre de 2008, todos los Estados miembros hicieron una declaración, en la que asumían su firme compromiso de expresar su consentimiento, a más tardar el 1 de enero de 2012, en obligarse por varios convenios internacionales, como figura en el anexo del presente informe. Los Estados miembros también asumieron el mismo compromiso para expresar su consentimiento, a más tardar el 1 de enero de 2013, en quedar vinculados por el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, de 2007 o, en el caso de los países sin litoral, para adoptar las medidas necesarias para garantizar que los buques que enarbolasen su pabellón fueran titules de un certificado emitido por una parte en el Convenio.

Mediante una nota fechada el 29 de noviembre de 2010, transmitida al Consejo, la Comisión recordó a los Estados miembros su compromiso anterior, señalando los Estados miembros que aún no habían ratificado algunos de los convenios internacionales y pidiendo a los ministros que cumpliesen los compromisos adquiridos por los Estados miembros a su debido tiempo. La situación en lo que respecta a la ratificación de los convenios internacionales por cada Estado miembro en 2010 y en 2013 se presenta en los cuadros 1 y 2, respectivamente, del anexo.

Además de los convenios, a cuya ratificación se habían comprometido los Estados miembros inicialmente en su declaración, la Comisión recabó información sobre la ratificación del Convenio sobre el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 (Convenio SNP[5]) y su Protocolo de 2010, así como el Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM) de la OIT, de 2006, algunos de cuyos elementos habían sido introducidos en la legislación de la UE a través de la Directiva 2009/13/CE[6]. Estos datos están también reflejados en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Por último, los distintos Estados miembros hace referencia a su posición en otros convenios, tales como el Convenio de Atenas (2002) sobre el transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (2001) y el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y medioambientalmente racional de los buques (2009).

Observaciones de la Comisión

En general, los Estados miembros han cumplido sus compromisos de consentimiento en obligarse por los convenios que figuran en su declaración, y solo dos de los Estados miembros sin litoral parecen no haber adoptado medidas activas para ratificar los protocolos de determinados convenios (sobre la protección de la vida humana en el mar (SOLAS), sobre líneas de carga) que datan de 1988. Cabe señalar que, por lo que respecta al Convenio de Nairobi de 2007, de una situación en la que ninguno de los Estados miembros había ratificado el convenio en 2010, actualmente

[5] Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 (Convenio SNP).

[6] Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE.

tres de los Estados miembros ya lo han ratificado y doce están en proceso de hacerlo. Una actividad similar puede observarse con el Convenio SNP de 1996 y su Protocolo de 2010, que cuatro Estados miembros ya han ratificado, mientras que otros doce están adoptando medidas para hacerlo. La aceptación de las ratificaciones y de los preparativos para ratificar muestra una evolución alentadora, aunque los Estados miembros deben reconocer que los plazos a los que se comprometieron en 2009 ya han vencido y redoblar sus esfuerzos para cumplir lo prometido en su declaración. Es posible que sea necesario un incentivo para ello y la Comisión recuerda que ya propuso un mecanismo de este tipo con ocasión de la última revisión de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, que finalmente fue desestimado por el legislador.

Por lo que respecta al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, catorce Estados miembros ya lo han ratificado y los restantes Estados miembros lo hagan rápidamente. Las disposiciones de los sistemas de gestión de la calidad, que son aplicables a cualquier actividad operativa relacionada con el Estado de abanderamiento, se aplicarán igualmente a convenios que no son de la OMI, como el convenio CTM, por lo que la ratificación del CTM por parte de los Estados miembros es si cabe más esencial. Además, a fin de garantizar que la Directiva 2009/13/CE por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se está aplicando adecuadamente, se aprobará próximamente una Directiva relativa a algunas responsabilidades del Estado de abanderamiento en la aplicación y el respeto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, con el fin de garantizar que los buques que enarbolan pabellón de los Estados miembros de la UE se ajustan a las partes del CTM que han sido aplicadas por la Directiva 2009/13/CE.

La Comisión tiene la intención de ser más activa a nivel internacional en las pertinentes organizaciones marítimas en las que dichos convenios son administrados.

5. EVALUACIÓN GLOBAL DE LA ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS COMO ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

La exigencia de la Directiva de facilitar información fácilmente accesible y de transparencia de los datos sobre la actuación de los buques que enarbolan pabellones de los Estados miembros se aplica en líneas generales y puede contribuir a facilitar la transferencia de buques entre registros. Cualquier posible deficiencia de la flota quedan también más fácilmente expuestas y se determina la necesidad de medidas correctivas.

En lo que se refiere a la auditoría del Estado de abanderamiento de la OMI, al poner el informe a disposición del público, los Estados miembros dan muestras de apertura respecto a sus puntos fuertes y sus debilidades y a los medios con los que hacer frente a estas últimas. De esta forma, asumen una mayor responsabilidad a la hora de dar cuentas al público y de esa forma pueden disponer, a nivel interno, de argumentos válidos para obtener los medios necesarios para corregir sus deficiencia y poder cumplir sus responsabilidades.

La exigencia de un sistema de gestión de la calidad también puede brindar una oportunidad para la racionalización de la gestión del pabellón y para un mejor aprovechamiento de los recursos humanos.

La desaparición gradual de los Estados miembros de la UE de las listas negra o gris del Memorando de Acuerdo de París a partir de 2007 es una señal de que las administraciones marítimas se toman en serio sus responsabilidades, hasta el punto de que, de los dos Estados miembros que permanecen en estas listas, uno ya no tiene ningún buque marítimo en su registro.

En términos de convenios marítimos internacionales, los Estados ribereños han demostrado ser activos en su empeño de ratificación, aunque los plazos declarados para adherirse a convenios específicos no se han respetado en todos los casos. Este empeño es importante para facilitar la rápida entrada en vigor de dichos instrumentos y para garantizar unas condiciones equitativas para las políticas marítimas a nivel mundial. También es una muestra del compromiso con los objetivos de los convenios y garantiza que los Estados de abanderamiento de la UE mantienen un nivel elevado en cada uno de los ámbitos cubiertos por los Convenios.

6. CONCLUSIÓN

La mayoría de los Estados miembros actualmente cumplen los requisitos establecidos en la Directiva 2009/21/CE y la Comisión anima a los Estados miembros a garantizar que este nivel de compromiso se mantenga y se siga progresando.

En efecto, mantener un elevado nivel en la actuación es aún más necesario, con la entrada en vigor el 20 de agosto de 2013 de nuevas normas importantes en el ámbito de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, a través del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 (CTM) y la Directiva 2009/13/CE, que incluye elementos sustanciales del CTM. El papel y las responsabilidades de los Estados de abanderamiento de la UE en términos de verificación del cumplimiento de las condiciones de vida y de trabajo mínimas de la gente de mar se amplió significativamente con la entrada en vigor de la Directiva 2009/l3/CE.

Por otra parte, el papel de las organizaciones reconocidas y de cualquier otra organización que vaya a asumir una función de inspección por delegación de los Estados de abanderamiento en los ámbitos del CTM y de la Directiva 2009/13/CE deberá ser cuidadosamente evaluados por los Estados de abanderamiento de la UE. Para un correcto control de la aplicación será esencial que la organización tenga un profundo conocimiento de estas cuestiones específicas, otro motivo más para garantizar que los sistemas de gestión de calidad aplicables también cubren estas nuevas responsabilidades del Estado de abanderamiento.

En el momento de la adopción de la Directiva 2009/21/CE, la Comisión lamentó que su propuesta original[7] relativa al cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento no hubiera sido recogida por los Estados miembros. En caso de que las circunstancias lo justifiquen en el futuro, la Comisión consideraría la conveniencia de proponer nuevas medidas para garantizar que los Estados miembros cumplen eficaz y sistemáticamente sus obligaciones como Estados de abanderamiento. Por consiguiente y habida cuenta de todo lo expuesto, la Comisión desea animar a los Estados miembros a proseguir su labor para cumplir íntegramente con la Directiva actual.

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

Anexo

Cuadro 1

Situación de la ratificación por parte de los Estados miembros de los convenios pertinentes de la OMI a 30 de septiembre de 2010

(Fuente: documento del Consejo, ref 15978/1/10 REV 1 de 29 de noviembre de 2010)

	Convenio SOLAS 74	Protocolo SOLAS 78	Protocolo SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Anexo I/II)	MARPOL 73/78 (Anexo III)	MARPOL 73/78 (Anexo IV)	MARPOL 73/78 (Anexo V)	Protocolo MARPOL 97 (Anexo VI)	Convenio STCW 78	Convenio LOAD LINES 66 (Líneas de carga)	Protocolo LOAD LINES 88	Convenio TONNAGE 69	Convenio COLREG 72	Protocolo CLC 92	Protocolo FUND 92	Protocolo FUND 2003	Convenio LLMC 76	Protocolo LLMC 96	Convenio BUNKERS 01	Convenio NAIROBI WRC 2007	Convenio HNS 96 (SNP)	Protocolo HNS 2010	Convenio del Trabajo Marítimo 2006 (CMT)	
Estados costeros (23)																								Total (23)
Bélgica	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Croacia *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Chipre	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Dinamarca	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Francia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Alemania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Letonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Lituania	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
Países Bajos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumanía	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Eslovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
España	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Reino Unido	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Subtotal (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Países sin litoral (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
República Checa	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hungría	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luxemburgo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Eslovaquia	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Subtotal (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Total (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

* Inclusión de Croacia (país candidato), así como del Convenio SNP de 1996 y del Protocolo de 2010, además del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, para facilitar la comparación con el cuadro 2.

Cuadro 2

Situación de la ratificación por parte de los Estados miembros de los convenios pertinentes de la OMI y de los convenios internacionales de la OIT

(Fuente: OMI, Situación de los convenios a 30 de junio de 2013 y OIT, Situación del Convenio sobre el trabajo marítimo a 30 de junio de 2013)

	Convenio SOLAS 74	Protocolo SOLAS 78	Protocolo SOLAS 88	MARPOL 73/78 (Anexos I/II)	MARPOL 73/78 (Anexo III)	MARPOL 73/78 (Anexo IV)	MARPOL 73/78 (Anexo V)	MARPOL Protocolo 97 (Anexo VI)	Convenio STCW 78	Convenio LOAD LINES 66 (Líneas de carga)	Protocolo LOAD LINES 88	Convenio TONNAGE 69	Convenio COLREG 72	Protocolo CLC 92	Protocolo FUND 92	Protocolo FUND 2003	Convenio LLMC 76	Protocolo LLMC 96	Convenio BUNKERS 01	Convenio NAIROBI WRC 2007	Convenio HSN 96 (SNP)	Protocolo HSN 2010	Convenio Trabajo Marítimo (CMT)	Total (23)
Estados costeros (23)																								
Bélgica	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Croacia *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Chipre	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Dinamarca	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finlandia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Francia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Alemania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irlanda	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Letonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Lituania	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			20
Malta	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x				x	18
Países Bajos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Polonia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumanía	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Eslovenia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
España	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suecia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Reino Unido	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Subtotal (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Países sin litoral (5)																								
Austria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
República Checa	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hungría	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Luxemburgo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Eslovaquia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Subtotal (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Total (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Nota: inclusión de Croacia como Estado miembro a partir del 1 de julio de 2013.