EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de toepassing van Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

(Voor de EER relevante tekst)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de toepassing van Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

(Voor de EER relevante tekst)

1. INLEIDING

Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen[1] maakte deel uit van een pakket maatregelen dat is aangenomen in maart 2009 en bekend staat als het „derde pakket maritieme veiligheid". Doel is de concurrentiepositie van de sector te verbeteren door exploitanten te bevoordelen die de veiligheid op zee respecteren en meer druk uit te oefenen op eigenaars van schepen die niet aan de normen voldoen.

Het doel van deze richtlijn is tweeledig:

(a) ervoor zorgen dat de lidstaten hun vlaggenstaatverplichtingen nakomen door het auditprogramma voor vlaggenstaten van de Internationale Maritieme Organisatie in het EU-recht op te nemen en de certificering van de operationele beheersystemen van de nationale maritieme instanties in te voeren; en

(b) de veiligheid verbeteren van en verontreiniging voorkomen door schepen die de vlag van een lidstaat voeren door ervoor te zorgen dat geen enkel schip voorkomt op de zwarte of grijze lijst van het memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole.

De vereisten waaraan de lidstaten in hun hoedanigheid van vlaggenstaat volgens deze richtlijn moeten voldoen, zijn samen met de opmerkingen van de Commissie te vinden in punt 4 van dit verslag.

De lidstaten hebben ook een gemeenschappelijke verklaring afgelegd waarin zij ermee instemmen dat zij gebonden zijn door de internationale verdragen over de verplichtingen van vlaggenstaten en dat zij de IMO-code voor de tenuitvoerlegging van de verplichte instrumenten toepassen. Deze instrumenten garanderen dat de nationale autoriteiten over de nodige middelen en bevoegdheden beschikken om hun internationale verplichtingen als vlaggenstaat na te komen.

2. OMZETTING

Tien lidstaten[2] hebben de richtlijn tijdig omgezet (uiterlijk 17 juni 2011, in het geval van Kroatië 1 juli 2013). Elf lidstaten hebben dat gedaan voor eind 2011. De rest heeft de omzettingstermijn met meer dan zes maanden overschreden. De meeste lidstaten hebben de richtlijn dus tijdig of met minimale vertraging omgezet.

---

1 PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132.

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

3. INPUT VOOR HET VERSLAG

Volgens artikel 9 van de richtlijn moet de Commissie verslag over de toepassing van deze richtlijn uitbrengen bij het Europees Parlement en de Raad. Het verslag moet een prestatiebeoordeling van de lidstaten als vlaggenstaten bevatten.

Vijfentwintig lidstaten van de EU[3] hebben gegevens voor dit verslag verstrekt.

4. STATUS EN OPMERKINGEN VAN DE COMMISSIE

4.1. Toepassing van de artikelen 4 en 6 met betrekking tot de transparantie van de overdracht van een schip dat de vlag van een lidstaat voert

Volgens artikel 4 moeten de lidstaten ervoor zorgen dat schepen die hun vlag voeren voldoen aan de toepasselijke internationale regelgeving. Het artikel beschrijft ook de fundamentele veiligheidscontroles die moeten worden uitgevoerd als een schip onder een vlag wordt geregistreerd. Als een schip wordt overgedragen, moet de nieuwe vlaggenstaat onmiddellijk gegevens ontvangen over de gebreken en de veiligheid. Overweging 6 heeft betrekking op soortgelijke bepalingen over de overdracht van schepen die worden aanbevolen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in circulaire MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 van 20 december 2004 over de overdracht van schepen tussen lidstaten. Dit moet de relatie tussen de vlaggenstaten verduidelijken in het belang van de veiligheid op zee.

In artikel 6 wordt bepaald welke scheepsinformatie ten minste moet worden bewaard en gemakkelijk toegankelijk moet zijn. Deze omvat:

– gegevens van het schip;

– datum van de inspecties;

– gegevens van de erkende organisaties voor certificering en classificatie;

– gegevens van de bevoegde autoriteit voor havenstaatcontrole die het schip heeft gecontroleerd, alsook de datum van de controles;

– de resultaten van de controles;

– informatie over ongevallen op zee.

Artikel 4, lid 2, bepaalt bovendien dat wanneer een andere vlaggenstaat informatie vraagt over een schip dat voorheen de vlag van een lidstaat voerde, die lidstaat onmiddellijk bijzonderheden moet verstrekken over nog te verhelpen tekortkomingen en andere relevante veiligheidsinformatie aan de vlaggenstaat die de informatie vraagt. Volgens artikel 6, onder g), zijn de lidstaten ook verplicht om registers bij te houden van schepen die twaalf maanden onder hun vlag hebben gevaren.

De meeste lidstaten hebben de in artikel 6 bedoelde informatie openbaar gemaakt. Zelfs Hongarije, dat niet langer zeegaande koopvaardijschepen onder zijn vlag heeft, heeft bevestigd dat de informatie over schepen die voorheen onder zijn vlag voeren voor het publiek beschikbaar blijft. Tien lidstaten hebben deze informatie op hun overheidswebsite gepubliceerd. In België, Finland en Nederland, waar de verantwoordelijkheid wordt gedeeld met een agentschap of inspectiedienst, is deze informatie te vinden op de website van beide instellingen. Nederland had immers

[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.

bepaald dat erkende organisaties die namens de overheid werken, deze informatie op hun eigen website ter beschikking moeten stellen.

In Cyprus, Portugal en Zweden vroeg de overheid zich echter af of dergelijke gegevens wel op publiek toegankelijke websites moesten komen. Ze wezen erop dat in de richtlijn alleen wordt bepaald dat de gegevens eenvoudig toegankelijk moeten zijn en dat de lidstaten zelf kunnen oordelen of een openbaar verzoek om inlichtingen wenselijk is.

Prestatiebeoordeling van de lidstaten

Sinds de richtlijn in werking is getreden, is er meer duidelijkheid over de beschikbaarheid van informatie en over de transparantie van de prestaties van schepen die de vlag van een lidstaat voeren. In veel lidstaten zijn de gegevens op de website(s) van de overheid geplaatst of kunnen ze eenvoudig ter beschikking van het publiek worden gesteld. Bovendien lijken sommige lidstaten naar aanleiding van deze oefening weer te gaan nadenken over de haalbaarheid van een scheepvaartregister, wat een belangrijke ontwikkeling is.

4.2. Artikel 7 (audits van vlaggenstaten)

In december 2004 keurde de IMO Resolutie A.946(23) goed over de vaststelling en verdere ontwikkeling van een vrijwillig auditsysteem voor IMO-lidstaten (VIMSAS). In resolutie A.974(24) van december 2005 werden het kader en de procedures van dit auditsysteem beschreven. Doel is na te gaan in hoeverre de IMO-lidstaten de verplichte IMO-instrumenten uitvoeren en handhaven.

De audit wordt uitgevoerd door ervaren zeevaartdeskundigen van diverse zeevaartinstanties van de IMO-lidstaten. Het gaat om een peer review waarbij de betrokken overheidsdienst gedurende een week wordt gecontroleerd. Het eindverslag vestigt de aandacht op inbreuken of zwakke punten. Het bevat ook goede praktijken en punten voor verbetering, alsook een actieplan dat met de overheidsdienst is overeengekomen om eventuele gebreken te corrigeren.

Volgens Richtlijn 2009/21/EG moeten de lidstaten minstens om de zeven jaar de nodige maatregelen nemen voor een IMO-audit van hun instanties. Het resultaat moet overeenkomstig de relevante nationale wetgeving inzake geheimhouding bekend worden gemaakt.

4.2.1. Verzoeken om een vrijwillige IMO-audit

Denemarken, Cyprus, Spanje en het Verenigd Koninkrijk waren de eerste lidstaten die in 2006 een IMO-audit aanvroegen en ondergingen. Het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Cyprus droegen door middel van een vervroegde screening bij tot de ontwikkeling van het VIMSAS. Denemarken was de eerste IMO-lidstaat die officieel werd gecontroleerd, gevolgd door Cyprus.

Alle aan de kust gelegen EU-vlaggenstaten zijn aan een audit onderworpen, behalve Portugal. Dit wordt bevestigd in een recente circulaire van de IMO[4]. Bovendien hebben zeven EU-lidstaten een tweede audit aangevraagd of zijn ze van plan dat te doen.

[4] IMO-circulaire 3372 van 3.5.2013.

4.2.2. Auditresultaten

Voor de meeste lidstaten is het resultaat van de audit positief. Ze zijn akkoord gegaan met een actieplan om de vastgestelde inbreuken, opmerkingen en zwakke punten aan te pakken. Het ging onder meer om een strategie om te voldoen aan de IMO-verplichtingen, het actualiseren van nationale wetten, richtsnoeren en controlelijsten, overeenkomsten met erkende organisaties, de herverdeling van personeel en het verstrekken van opleidingstitels. Voor dergelijke gebreken is of was er een actieplan met corrigerende maatregelen. Sommige lidstaten hebben aangegeven dat er niet meteen middelen beschikbaar zijn om de corrigerende maatregelen uit te voeren. Zo laat België weten dat er actie wordt ondernomen in zoverre de federale regering daartoe bevoegd is. Ierland moet de opname van nog niet bekrachtigde verdragen in de nationale wetgeving aanpassen aan de prioriteiten en het tijdschema van de wetgever.

De lidstaten die een audit ondergaan, krijgen de kans om eventuele zwakke punten in hun bestuur vast te stellen en te bepalen hoe ze die gaan aanpakken. De overheidsdiensten van de lidstaten kunnen dankzij de audits hun normen verhogen. Dat kan alleen maar worden toegejuicht. Aangezien de audit door peers wordt uitgevoerd, is het ook een leermoment voor allen die bij de beoordeling betrokken zijn. Zij kunnen hun ervaringen meenemen naar hun eigen diensten.

4.2.3. Publicatie van resultaten

De meeste lidstaten publiceerden het auditverslag op hun overheidswebsite. Toegang krijgen tot het document is echter niet overal eenvoudig. Andere landen zoals België, Spanje, Frankrijk en Ierland hebben de toegang tot het verslag beperkt. IMO-lidstaten kunnen de mate waarin het document openbaar wordt gemaakt immers vrij bepalen. In de richtlijn wordt ook rekening gehouden met de nationale voorschriften inzake geheimhouding.

Prestatiebeoordeling van de lidstaten

De Commissie ziet elke inbreuk en opmerking als een middel tot verbetering, zodat de overheidsdiensten van de lidstaten hun verantwoordelijkheid als vlaggenstaat beter kunnen opnemen, met name op het gebied van de maritieme veiligheid en de bescherming van het milieu. De lidstaten hebben het actieplan met corrigerende maatregelen dat na de audit wordt opgesteld, gebruikt om hun prestatie als vlaggenstaat te verbeteren.

Van de lidstaten die geen IMO-audit hebben ondergaan, houdt alleen Portugal actief een register bij. De Commissie zal PT nadrukkelijk blijven vragen om toe te treden tot VIMSAS.

4.3. Artikel 8: Gecertificeerd systeem voor kwaliteitsbeheer

Artikel 8, lid 1, vereist de ontwikkeling, de uitvoering en het onderhoud van een kwaliteitsbeheersysteem voor de operationele vlaggenstaatgerelateerde activiteiten van de instanties. Dit moest uiterlijk op 17 juni 2012 geregeld zijn. Het systeem moet volgens de internationale normen worden gecertificeerd.

De meeste instanties hebben laten weten dat dit gebeurd is en vele werden in 2012 gecertificeerd. Onder meer Griekenland, Spanje, Litouwen, Luxemburg, Letland en het Verenigd Koninkrijk beklemtoonden dat zij al geruime tijd over een kwaliteitsbeheersysteem beschikten, nog vóór de certificeringsplicht op grond van de

richtlijn werd ingevoerd. Zo was het Verenigd Koninkrijk houder van ISO 9001:1994- en ISO 9001:2001-certificaten voor kwaliteitsbeheer. Andere landen gaven aan dat zij een onderscheiding hadden gekregen. Zo is België houder van een Corporate Flag State Governance Award. Nog andere meldden dat het proces een gunstig effect had gehad: in Polen werden in 2008 de scheepvaartkantoren in Gydnia en Szczecin gecertificeerd. Het kantoor in Słupsk volgde in 2009. In 2011 werd in alle kantoren het kwaliteitsbeheersysteem geharmoniseerd en gecertificeerd.

Daar staat tegenover dat sommige lidstaten deze verplichting nog niet zijn nagekomen. Malta, Nederland en Slovenië zullen naar verwacht eind 2013 worden gecertificeerd. Voor Cyprus is de certificering nog gaande. Andere landen maken er geen werk van wegens gebrek aan personeel en IT-middelen (Ierland) of wegens interne administratieve problemen (Portugal). De Commissie blijft deze lidstaten van nabij volgen. Externe certificering van een kwaliteitsbeheersysteem is een extra middel waardoor de lidstaten in hun hoedanigheid van vlaggenstaat hoogwaardige diensten kunnen verlenen aan hun vloot. Zij kunnen ook de strengste internationale en Europese veiligheids- en milieunormen eisen en handhaven. De lidstaten hebben opgemerkt dat door de naleving van deze vereiste ook het vlaggenbeheer kan worden gerationaliseerd, waarbij werknemers efficiënter worden ingezet en andere taken op zich kunnen nemen, zoals havenstaatinspectie.

Tijdens het wetgevingsproces over het voorstel voor een richtlijn betreffende bepaalde verantwoordelijkheden van vlaggenstaten voor de naleving en handhaving van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006, bevestigde de Commissie dat artikel 8 van Richtlijn 2009/21/EG betreffende het certificeren van kwaliteitsbeheersystemen van toepassing moet zijn op elke operationele vlaggenstaatgerelateerde activiteit, of die nu gebaseerd is op het IMO-verdrag of andere verdragen. Volgens de Commissie is een gecertificeerd kwaliteitsbeheersysteem derhalve verplicht voor operationele activiteiten die verband houden met de uitvoering van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006. Dit moet bijgevolg tot uiting komen in de uitvoeringsactiviteiten van de lidstaten.

Prestatiebeoordeling van de lidstaten

Deze vereiste voorziet in nog een andere onafhankelijke kwaliteitscontrole van de systemen en procedures van de lidstaten die als vlaggenstaat optreden. Er werden concrete verbeteringen vastgesteld. In zes lidstaten werd het bestaande kwaliteitsbeheersysteem door externe certificering bekrachtigd. Verscheidene lidstaten worden binnenkort extern gecertificeerd, maar voor Ierland en Portugal blijft de kwestie onopgelost. De Commissie zal deze lidstaten van nabij volgen. Bijgevolg zijn nog niet alle zeevaartinstanties in de EU voor alle relevante internationale verdragen extern gecertificeerd. De Commissie zal maatregelen nemen om deze situatie recht te zetten.

4.4. Artikel 8: Zwarte en grijze lijsten

In het jaarverslag van het memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole (PMoU) worden een zwarte en grijze lijst opgenomen. Lidstaten die op de zwarte lijst staan of die twee jaar na elkaar op de grijze lijst voorkomen, moeten volgens artikel 8, lid 2, bij de Commissie een verslag indienen over hun vlaggenstaatprestaties. Dit verslag bevat een overzicht en een analyse van de belangrijkste redenen voor de gevallen van niet-naleving die tot aanhoudingen en tekortkomingen hebben geleid en op basis waarvan de zwarte of grijze status is

toegekend. De zwarte of grijze status wordt bepaald aan de hand van scheepsstatistieken voor elke vlaggenstaat gedurende drie opeenvolgende jaren. In het PMoU-verslag van 2013 zijn dus de gemiddelde resultaten per vlaggenstaat opgenomen voor de periode 2010-2012.

Er staan momenteel twee lidstaten op de grijze lijst: Bulgarije en Slowakije. Beide lidstaten hebben een analyse ingediend van de redenen waarom ze niet in de witte lijst van de PMoU zijn opgenomen. Beide landen zagen sinds 2007 het aantal schepen onder hun vlag aanzienlijk dalen, Bulgarije zelfs met meer dan tweederde. Slowakije heeft besloten om na 1 november 2012 de certificaten van zijn geregistreerde zeeschepen niet te vernieuwen.

Hoewel de Bulgaarse vloot kleiner is geworden, zijn de nieuw ingeschreven schepen nog ouder dan de reeds geregistreerde, waardoor de gemiddelde leeftijd van de vloot is gestegen. Dat leidt tot meer gebreken, ondanks een verhoogd aantal vlaggenstaatcontroles per schip. Bulgarije heeft nu een lijst van zeven acties opgesteld om de situatie recht te zetten.

Volgens de lidstaten zijn dit de beste praktijken waardoor een schip op de witte lijst komt:

– bij vlaggenstaatcontroles van schepen die hun vlag voeren, houden de lidstaten rekening met de PMoU-criteria;

– schepen die in de twee voorgaande jaren meer dan drie keer zijn aangehouden door de kustwacht van de VS of door landen die het memorandum van overeenstemming van Parijs of Tokio hebben ondertekend, worden niet geregistreerd;

– schepen die zijn aangehouden moeten worden gemeld bij het ministerie of de erkende organisatie en worden extra bezocht, geïnspecteerd en gecontroleerd;

– exploitanten van schepen met gebreken moeten bij de bevoegde autoriteiten verantwoording afleggen over hun redenen voor niet-naleving;

– schepen die de eigen vlag voeren, worden gericht gecontroleerd bij het binnenvaren van een vlaggenstaathaven;

– het wordt aanbevolen om kleinere schepen niet-wettelijk verplichte inspecties te laten ondergaan.

In het algemeen zijn schepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren aanzienlijk verbeterd in de periode voor en na de invoering van de richtlijn. Op de ***grijze lijst*** van het PMoU is het aantal lidstaten en kandidaat-lidstaten de voorbije vier jaar gedaald van zes naar twee. Er staan geen lidstaten op de ***zwarte*** lijst.

In het geval van landen met een kleine vloot, is het bij het opstellen van de zwarte, grijze en witte lijst moeilijk om de prestaties van de vloten op een correcte manier met elkaar te vergelijken. Om statistische redenen kan één enkele slechte havenstaatcontrole een overdreven negatief effect hebben op de vlaggenstaatprestaties. Aangezien het om een kleine vloot gaat en er niet zoveel schepen worden geïnspecteerd, kan een slecht resultaat niet worden gecompenseerd door goede resultaten elders. In overweging 15 van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole worden dergelijke problemen erkend. Tot nu toe heeft echter geen enkele lidstaat een prestatiebeoordeling vastgesteld die voor iedereen aanvaardbaar is en waarmee de havenstaatcontroles van verschillende instanties kunnen worden vergeleken. De PMoU heeft een taakgroep (TF 31) opgericht om de uitvoering van

de nieuwe inspectieregeling voor havenstaatcontroles onder de loep te nemen. Binnen de EU is een parallelle groep opgericht om onder meer dat probleem op te lossen.

Prestatiebeoordeling van de lidstaten

Aan het eind van de verslagperiode 2013 (over 2010-2012) komt geen enkele van de zeven lidstaten of kandidaat-lidstaten met een significant aantal niet-conforme schepen (AT, LT, LV, PL en SK, plus BG en RO) voor op de zwarte lijst. Slechts twee van hen blijven op de grijze lijst. De lidstaten werden dus echt wel overtuigd van de noodzaak om schepen die hun vlag voeren in overeenstemming met de regels te brengen. Op de recentste witte lijst behoren zes lidstaten van de EU tot de top tien van de vlaggenstaten. Vijftien EU-lidstaten behoren tot de top dertig. De Commissie zal er nauwlettend op toezien dat de twee EU-lidstaten die nog op de grijze lijst staan vooruitgang boeken.

4.5. Bekrachtiging van internationale overeenkomsten

Op 9 december 2008 legden alle lidstaten een verklaring af waarin zij toezegden om uiterlijk op 1 januari 2012 te erkennen dat zij gebonden zijn door een bepaald aantal internationale verdragen, zoals aangegeven in de bijlage bij dit verslag. De lidstaten zegden ook toe om uiterlijk op 1 januari 2013 te erkennen dat zij gebonden zijn door het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken van 2007. De landen die niet aan zee grenzen, beloofden het nodige te doen opdat schepen die hun vlag voeren houder zijn van een certificaat dat is afgegeven door een partij die het verdrag heeft ondertekend.

In een nota aan de Raad van 29 november 2010 heeft de Commissie de lidstaten op deze verbintenis gewezen en de lidstaten vermeld die nog bepaalde internationale verdragen moeten bekrachtigen. De Commissie riep de ministers op om de verbintenissen van de lidstaten tijdig na te komen. In tabel 1 en 2 van de bijlage bevindt zich een overzicht van de verdragen die door de lidstaten in 2010 en 2013 zijn bekrachtigd.

De Commissie verzamelde niet alleen gegevens over de verdragen die de lidstaten op grond van hun verklaring zouden bekrachtigen, maar ook over de ratificatie van het HNS-verdrag[5] van 1996 en het bijbehorende protocol van 2010, en over het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006, waarvan onderdelen in de EU-wetgeving zijn opgenomen op grond van Richtlijn 2009/13/EG[6]. Ook deze gegevens zijn opgenomen in tabel 1 en 2 van de bijlage.

Ten slotte verwezen enkele lidstaten naar hun standpunt over andere verdragen, zoals het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, het Ballastwaterverdrag van 2001 en het Verdrag van Hong Kong inzake scheepsrecycling van 2009.

---

5 Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen.

6 Richtlijn 2009/13/EG van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG.

Opmerkingen van de Commissie

Over het algemeen zijn de lidstaten hun verbintenis om toe te zeggen dat zij gebonden zijn door de verdragen, nagekomen. Slechts twee niet aan zee grenzende lidstaten lijken geen stappen te ondernemen om de protocollen van bepaalde sinds 1988 gesloten verdragen (SOLAS, Uitwatering) te ratificeren. Opvallend is dat in 2010 geen enkele lidstaat het Verdrag van Nairobi inzake het verwijderen van wrakken van 2007 had geratificeerd. Ondertussen hebben drie lidstaten dat wel gedaan en zijn twaalf andere daarmee bezig. Hetzelfde geldt voor het HNS-verdrag van 1996 en het bijbehorende protocol van 2010. Dat is door vier lidstaten geratificeerd, terwijl twaalf andere daartoe stappen ondernemen. Hoewel dit een bemoedigende ontwikkeling is, moeten de lidstaten erkennen dat de termijnen waartoe zij zich in 2009 hebben verbonden inmiddels verstreken zijn en moeten ze zich meer inspannen om hun verbintenis na te komen. Eventueel is daarvoor een stimulans nodig. De Commissie wijst erop dat zij een dergelijk mechanisme heeft voorgesteld bij de laatste herziening van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole, maar dat dit uiteindelijk door de wetgever werd afgewezen.

Veertien lidstaten hebben het Verdrag inzake maritieme arbeid van 2006 reeds geratificeerd. De overige lidstaten zullen naar verwacht snel volgen. De bepalingen van de kwaliteitsbeheersystemen die van toepassing zijn op alle vlaggenstaatgerelateerde operationele activiteiten zullen ook van toepassing zijn op niet-IMO-verdragen, zoals het Verdrag betreffende maritieme arbeid. Het is dus nog belangrijker dat de lidstaten dit verdrag ratificeren. Voorts zal weldra een richtlijn betreffende bepaalde verantwoordelijkheden van de lidstaten voor de naleving en handhaving van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 worden goedgekeurd, opdat Richtlijn 2009/13/EG betreffende de tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende arbeid op zee van 2006 naar behoren wordt gehandhaafd. Zo wordt gewaarborgd dat schepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, voldoen aan de onderdelen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid die ten uitvoer zijn gelegd bij Richtlijn 2009/13/EG.

De Commissie wil op internationaal niveau een actievere rol spelen in de bevoegde zeevaartorganisaties waar deze verdragen worden toegepast.

5. ALGEMENE PRESTATIEBEOORDELING VAN DE LIDSTATEN ALS VLAGGENSTATEN

De lidstaten houden zich grotendeels aan de verplichting van de richtlijn dat gegevens over prestaties van schepen die de vlag van een lidstaat voeren gemakkelijk toegankelijk en transparant moeten zijn. Dat draagt mogelijkerwijze bij tot een eenvoudiger overdracht van schepen tussen registers. Eventuele zwakke punten van de vloot en de behoefte aan corrigerende maatregelen worden gemakkelijker vastgesteld.

Door het verslag van de IMO-audit publiek toegankelijk te maken, verschaffen de lidstaten meer duidelijkheid over hun sterke en zwakke punten en de wijze waarop zij deze laatste aanpakken. Zij hebben een grotere publieke verantwoordelijkheid en kunnen intern pleiten voor middelen om eventuele gebreken te herstellen, zodat zij hun verplichtingen kunnen nakomen.

Een verplicht gecertificeerd kwaliteitsbeheersysteem kan een aanleiding zijn om het vlaggenbeheer te rationaliseren en personele middelen beter te benutten.

Er staan sinds 2007 steeds minder EU-lidstaten op de zwarte en grijze lijst van het memorandum van Parijs. Dat is een teken dat zeevaartinstanties hun verplichtingen serieus nemen. Een van de twee overblijvende lidstaten op deze lijsten heeft zelfs niet langer zeeschepen opgenomen in zijn register.

Wat de internationale zeevaartverdragen betreft, hebben de kuststaten zich actief ingezet om deze te bekrachtigen, hoewel ze de door hen opgegeven termijnen voor toetreding niet altijd hebben gerespecteerd. Dit is van belang voor de vervroegde inwerkingtreding van dergelijke instrumenten en voor wereldwijde gelijke kansen op het gebied van maritieme kwesties. Het is ook een teken dat de vlaggenstaten van de EU zich inzetten voor de doelstellingen van de verdragen en een hoog niveau handhaven in elk van de gebieden die onder de verdragen vallen.

6. CONCLUSIE

Momenteel voldoet de meerderheid van de lidstaten aan de voorschriften van Richtlijn 2009/21/EG. De Commissie moedigt de lidstaten aan om dit engagement vol te houden en verder vooruitgang te boeken.

Op grond van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en Richtlijn 2009/13/EG, die belangrijke onderdelen van dit verdrag bevat, zijn er sinds 20 augustus 2013 nieuwe belangrijke regels van kracht voor de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden. Daardoor is een continu hoog prestatieniveau nog belangrijker geworden. Door de inwerkingtreding van Richtlijn 2009/13/EG krijgen de EU-vlaggenstaten een grotere verantwoordelijkheid inzake de controle op de naleving van de minimale leef- en werkomstandigheden van zeevarenden.

Bovendien zullen de EU-vlaggenstaten nauwgezet het werk moeten beoordelen van erkende en andere organisaties aan wie zij de inspecties op het gebied van het Verdrag betreffende maritieme arbeid en Richtlijn 2009/13/EG overdragen. De kennis ter zake van deze organisaties zal van het grootste belang zijn voor een correcte handhaving. Dat is nog een goede reden om de nieuwe verantwoordelijkheden van de vlaggenstaten onder de toepasselijke kwaliteitsbeheersystemen te laten vallen.

Toen Richtlijn 2009/21/EG werd vastgesteld, betreurde de Commissie dat haar oorspronkelijke voorstel[7] voor de naleving van vlaggenstaatverplichtingen door de lidstaten was afgewezen. Als dit in de toekomst door de omstandigheden gerechtvaardigd wordt, kan de Commissie overwegen om nieuwe maatregelen voor te stellen waardoor de lidstaten zich doeltreffend en consequent blijven kwijten van hun vlaggenstaatverplichtingen. Daarom spoort de Commissie de lidstaten aan om hun werkzaamheden voort te zetten en daarbij de huidige richtlijn ten volle na te leven.

[7] COM(2005) 586 definitief van 23.11.2005.

Bijlage

Tabel 1

Stand van de ratificatie door de lidstaten van IMO-gerelateerde verdragen op 30 september 2010

(Bron: document 15978/1/10 Rev. 1 van de Raad van 29 november 2010)

	SOLAS-verdrag 74	SOLAS-protocol 78	SOLAS-protocol 88	MARPOL 73/78 (bijlage I/II)	MARPOL 73/78 (bijlage III)	MARPOL 73/78 (bijlage IV)	MARPOL 73/78 (bijlage V)	MARPOL-protocol 97 (bijlage VI)	STCW-verdrag 78	LOAD LINES-verdrag 66	LOAD LINES-protocol 88	TONNAGE-verdrag 69	COLREG-verdrag 72	CLC-protocol 92	FUND-protocol 92	FUND-protocol 2003	LLMC-verdrag 76	LLMC-protocol 96	BUNKERS-verdrag 01	NAIROBI WRC 2007	HNS-verdrag 96	HNS-protocol 2010	Verdrag maritieme arbeid 2006	Totaal (23)
Kustaten (23)																								
België	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgarije	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Kroatië *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Cyprus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Denemarken	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Frankrijk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Duitsland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Griekenland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Ierland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Italië	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Letland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Litouwen	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
Nederland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Roemenië	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovenië	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Spanje	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Zweden	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Verenigd Koninkrijk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Subtotaal (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	22	19		16	17	0	0	0	3	
Ingesloten landen (5)																								
Oostenrijk	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tsjechië	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hongarije	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luxemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovakije	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Subtotaal (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Totaal (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

* opname van Kroatië (kandidaat-lidstaat), alsook het HNS-verdrag van 1996 en bijbehorend protocol van 2010 en het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 om vergelijking met tabel 2 gemakkelijker te maken.

Tabel 2

Stand van de ratificatie door de lidstaten van IMO-gerelateerde en internationale IAO-verdragen

(Bron: IMO, status van verdragen op 30/6/2013, en IAO, status van het Verdrag betreffende maritieme arbeid op 30/6/2013)

	SOLAS-verdrag 74	SOLAS-protocol 78	SOLAS-protocol 88	MARPOL 73/78 (bijlage I/II)	MARPOL 73/78 (bijlage III)	MARPOL 73/78 (bijlage IV)	MARPOL 73/78 (bijlage V)	MARPOL-protocol 97 (bijlage VI)	STCW-verdrag 78	LOAD LINES-verdrag 66	LOAD LINES-protocol 88	TONNAGE-verdrag 69	COLREG-verdrag 72	CLC-protocol 92	FUND-protocol 92	FUND-protocol 2003	LLMC-verdrag 76	LLMC-protocol 96	BUNKERS-verdrag 01	NAIROBI WRC 2007	HNS-verdrag 96	HNS-protocol 2010	Verdrag maritieme areid (MLC)	Totaal (23)
Kuststaten (23)																								
België	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgarije	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Kroatië	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Cyprus	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Denemarken	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Frankrijk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Duitsland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Griekenland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Ierland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italië	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Letland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Litouwen	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
Nederland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Polen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Roemenië	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovenië	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Spanje	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Zweden	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Verenigd Koninkrijk	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Subtotaal (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Ingesloten landen (5)																								
Oostenrijk	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tsjechië	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hongarije	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Luxemburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovakije	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Subtotaal (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Totaal (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Noot: Kroatië werd als lidstaat opgenomen vanaf 1 juli 2013.