COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.12.2013
COM(2013) 916 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a aplicação da Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira

(Texto relevante para efeitos do EEE)

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a aplicação da Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira[1] faz parte de um conjunto de medidas adotado em março de 2009, conhecido por «terceiro pacote de segurança marítima», que tem em vista melhorar a competitividade do setor, beneficiando apenas os operadores que respeitam a segurança marítima e aumentando a pressão sobre os proprietários de navios que não cumprem as normas.

A diretiva tem um duplo objetivo:

(a) Garantir que os Estados-Membros cumpram de forma eficaz e coerente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira, designadamente tornando o sistema de auditorias aos Estados de bandeira da Organização Marítima Internacional (IMO) obrigatório por força da legislação da UE e prevendo a certificação dos sistemas de gestão operacional das autoridades marítimas nacionais; e

(b) Reforçar a segurança e prevenir a poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro, nomeadamente garantindo que nenhum faça parte da lista negra ou da lista cinzenta do Memorando de Entendimento de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto (MoU de Paris).

As obrigações impostas pela diretiva aos Estados-Membros enquanto Estados de bandeira são apresentadas na secção 4 do presente relatório, juntamente com as observações da Comissão.

Os Estados-Membros fizeram também uma declaração comum, segundo a qual acordam em ficar vinculados pelas convenções internacionais que impõem obrigações aos Estados de bandeira e em aplicar o código da IMO sobre a implementação dos seus instrumentos obrigatórios, destinada a garantir que as autoridades nacionais dispõem dos recursos e dos poderes necessários enquanto Estados de bandeira para assumirem as suas obrigações internacionais.

2. TRANSPOSIÇÃO

Dez Estados-Membros[2] transpuseram a diretiva no prazo previsto, ou seja, até 17 de junho de 2011 (1 de julho de 2013 para a Croácia), onze fizeram-no no final de 2011, enquanto os restantes Estados-Membros ultrapassaram em mais de 6 meses a data-limite para a transposição. Por conseguinte, a transposição foi efetuada pela maioria dos Estados-Membros dentro do prazo ou pouco mais tarde.

---

1 JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

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

3. DADOS PARA O RELATÓRIO

O artigo 9.º da diretiva prevê que a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da diretiva, o qual deve incluir uma avaliação do desempenho dos Estados-Membros enquanto Estados de bandeira.

O presente relatório integra as informações recebidas de 25 Estados-Membros da UE[3].

4. PONTO DA SITUAÇÃO E OBSERVAÇÕES DA COMISSÃO

4.1. Aplicação dos artigos 4.º e 6.º no que respeita à transparência na transferência de um navio que arvore a bandeira de um Estado-Membro

O artigo 4.º exige que os Estados-Membros se certifiquem de que os navios que arvoram a sua bandeira cumprem as regras e normas internacionais aplicáveis. Estabelece igualmente controlos de segurança básicos para quando um navio é transferido para a bandeira de um Estado-Membro e, se o navio voltar a mudar de bandeira, exige o pronto fornecimento de dados sobre anomalias e informações sobre segurança ao Estado de bandeira recetor. Nos considerandos, o considerando 6 remete para disposições semelhantes relativas à transferência de navios recomendadas pela Organização Marítima Internacional (IMO) na sua circular MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424, de 20 de dezembro de 2004, relativa à transferência de navios entre Estados. O objetivo é aumentar a transparência nas relações entre os Estados de bandeira no interesse da segurança marítima.

No que respeita aos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro, o artigo 6.º define as informações mínimas que devem ser mantidas e estar prontamente acessíveis. São elas:

- Os dados relativos ao navio;
- As datas das vistorias;
- A identificação das organizações reconhecidas (OR), envolvidas na certificação e na classificação do navio;
- A identificação da autoridade competente do Estado do porto que inspecionou o navio e as datas de tais inspeções;
- Os resultados dessas inspeções;
- Informações sobre acidentes marítimos.

Além disso, o artigo 4.º, n.º 2, dispõe que «sempre que outro Estado de bandeira solicite informações sobre um navio que tenha arvorado anteriormente a bandeira de um Estado-Membro, este faculta prontamente ao referido Estado de bandeira dados sobre as anomalias por resolver e quaisquer outras informações relevantes relacionadas com a segurança». O artigo 6.º, alínea g), também obriga os Estados-Membros a conservarem registos dos navios que tenham arvorado a sua bandeira nos últimos 12 meses.

A maioria dos Estados-Membros tornou acessíveis ao público as informações enumeradas no artigo 6.º. Mesmo a Hungria, que já não tem navios mercantes de mar sob a sua bandeira, confirmou que as informações sobre os navios que dantes

[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

arvoravam a sua bandeira continuam a estar acessíveis ao público. Em 10 Estados-Membros, essas informações podem ser consultadas no sítio Web das suas administrações e, nalgumas administrações (Bélgica, Finlândia e Países Baixos) em que esta responsabilidade é partilhada com uma agência ou um organismo de inspeção, podem ser consultadas nos sítios Web de ambas as organizações. Na verdade, os Países Baixos estipularam que as organizações reconhecidas que atuem em seu nome devem também disponibilizar essas informações nos respetivos sítios Web.

No entanto, algumas administrações (Chipre, Portugal e Suécia) contestaram a necessidade de colocar todos esses dados em sítios Web públicos, sublinhando que a diretiva apenas determina que estejam prontamente acessíveis, dando liberdade aos Estados-Membros para determinarem se os pedidos públicos de informações são ou não adequados.

Avaliação do desempenho dos Estados-Membros

No que respeita à disponibilidade das informações e, por conseguinte, também à transparência do desempenho dos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro, a situação tornou-se mais clara desde a data em que a diretiva passou a ser aplicável, com um número considerável de Estados-Membros a apresentarem os dados no ou nos sítios Web da respetiva administração ou, pelo menos, a confirmarem que os dados podem ser prontamente disponibilizados ao público. Além disso, este exercício parece ter suscitado uma reavaliação da viabilidade de manter um registo marítimo no caso de alguns Estados-Membros – uma evolução que interessa destacar.

4.2. Artigo 7.º (processo de auditoria ao Estado de bandeira)

Pela Resolução A.946(23), a IMO aprovou, em dezembro de 2004, a criação e o desenvolvimento de um sistema voluntário de auditoria aos Estados membros da IMO (VIMSAS). A Resolução A.974(24), adotada em dezembro de 2005, estabeleceu o quadro e os procedimentos de tal sistema. O seu objetivo é determinar em que medida os Estados membros da IMO aplicam e fazem cumprir os instrumentos vinculativos da organização.

A auditoria é realizada por peritos marítimos de posto superior das administrações marítimas dos diferentes Estados membros da IMO e tem a forma de uma avaliação *inter pares*, que inclui uma inspeção de uma semana à administração em causa. O relatório final destaca as eventuais infrações ou as debilidades observadas. Identifica também as melhores práticas, bem como os domínios a desenvolver. Inclui um plano de medidas corretivas acordado com a administração para debelar as debilidades identificadas.

A Diretiva 2009/21/CE determina que os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para que se realize uma auditoria da IMO à sua administração pelo menos de sete em sete anos e devem publicar os resultados em conformidade com a legislação nacional aplicável em matéria de confidencialidade.

4.2.1. Pedidos de auditoria voluntária da IMO

Vários Estados-Membros foram dos primeiros a solicitar e a ser objeto de uma auditoria da IMO em 2006, nomeadamente a Dinamarca, Chipre, a Espanha e o Reino Unido. O Reino Unido, a França e Chipre participaram no desenvolvimento do

VIMSAS submetendo-se a um controlo prévio. A Dinamarca foi o primeiro país membro da IMO a ser oficialmente auditado e Chipre o segundo.

Além de Portugal, todos os Estados de bandeira costeiros da UE foram objeto de uma auditoria. Este facto é confirmado por uma circular recente da IMO sobre o assunto[4]. Além disso, sete Estados-Membros da UE solicitaram ou tencionam solicitar uma segunda auditoria.

4.2.2. Resultados das auditorias

Na sua maioria, os Estados-Membros consideraram positivo o resultado da auditoria, tendo acordado num plano de medidas corretivas para o conjunto de desconformidades, observações e debilidades identificadas. Estas medidas consistiram, nomeadamente, em examinar a necessidade de definir uma estratégia para cumprir as obrigações da IMO, atualizar a legislação nacional, as orientações e as listas de itens a verificar, assim como os acordos com as organizações reconhecidas, reafetar os recursos humanos e apresentar provas da formação. Tais deficiências foram ou estão a ser resolvidas através de um plano de medidas corretivas. Alguns países alegaram que os meios para aplicar as medidas corretivas podiam não estar disponíveis de imediato: é o caso da Bélgica, que indica que tais medidas estão a ser implementadas na medida em que o Estado federal tenha poderes para o fazer; quanto à Irlanda, os progressos no que respeita à legislação nacional que transpõe as principais convenções estão dependentes das prioridades legislativas e do calendário.

As auditorias deram a oportunidade aos Estados-Membros que a elas se submeteram de identificarem os aspetos suscetíveis de melhorias nas suas administrações e de definirem os modos de correção das deficiências. Como tal, constituem um meio para elevar os padrões de desempenho das administrações dos Estados-Membros, sendo bem-vindas nessa perspetiva. Como são efetuadas por pares, as auditorias podem também ser uma experiência de aprendizagem mútua para as pessoas envolvidas na avaliação, que podem depois tirar partido dessa aprendizagem para melhorar as suas próprias administrações.

4.2.3. Publicação dos resultados

Uma grande percentagem de Estados-Membros disponibiliza o relatório da auditoria no sítio Web da sua administração. Dito isto, em alguns casos, o acesso ao documento não é tão simples quanto seria desejável. Noutros Estados-Membros – Bélgica, Espanha, França e Irlanda – o acesso ao relatório é restrito, em conformidade com a liberdade atribuída aos Estados membros da IMO de decidirem se o documento deve ser tornado público e também em conformidade com os limites reconhecidos na diretiva no que se refere às regras em matéria de confidencialidade nacional.

Avaliação do desempenho dos Estados-Membros

A Comissão considera que a identificação de desconformidades ou a formulação de observações são meios para a introdução de melhorias, de modo a que as administrações dos Estados-Membros estejam em melhores condições para assumir as suas responsabilidades enquanto Estados de bandeira, em particular no que se refere à segurança marítima e à proteção do ambiente. Os Estados-Membros utilizaram o plano de medidas corretivas elaborado na sequência da auditoria para

[4] Circular 3372 da IMO, de 3.5.2013.

melhorarem o seu funcionamento enquanto Estados de bandeira.

Dos Estados-Membros que não foram submetidos a uma auditoria da IMO, apenas Portugal tem um registo ativo. A Comissão irá persuadir Portugal a aderir ao sistema VIMSAS.

4.3. Artigo 8.º: Sistema certificado de gestão da qualidade

O artigo 8.º, n.º 1, da diretiva exige o desenvolvimento, a aplicação e a manutenção de um sistema de gestão da qualidade para os aspetos operacionais das atividades relacionadas com o Estado de bandeira no seio da administração, e que o mesmo esteja em vigor em 17 de junho de 2012. Esse sistema deve ser certificado de acordo com as normas internacionais.

A maioria das administrações que forneceram *feedback* sobre o assunto indicou que o tinha feito, tendo muitas delas obtido a certificação do sistema em 2012. Algumas, como as da Grécia, da Espanha, da Lituânia, do Luxemburgo, da Letónia e do Reino Unido, realçaram que já tinham instaurado há algum tempo sistemas de gestão da qualidade, antes de a diretiva exigir a sua certificação; no caso do Reino Unido, vigoravam os anteriores certificados de SGQ conformes com as normas ISO 9001:1994 e ISO 9001:2001. Outros indicaram que tinham obtido uma distinção especial – a Bélgica assinalou que obtivera o galardão de *Corporate Flag State Governance*. Para outros países, o processo fora útil: a Polónia indicou que os seus serviços de administração marítima em Gydnia e Szczecin tinham obtido certificação em 2008 e um terceiro, em Słupsk, em 2009 – a harmonização e a certificação do sistema de gestão da qualidade em todos os serviços ficaram concluídas em 2011.

Certos Estados-Membros, em contrapartida, ainda não cumpriram esta exigência. Em alguns – Malta, Países Baixos e Eslovénia – a certificação deve estar concluída no final de 2013 ou – caso de Chipre – aguarda decisão, ao passo que, noutros, não está prevista para já, devido à falta de pessoal e de recursos informáticos (Irlanda) ou a dificuldades administrativas internas (Portugal). A Comissão está a acompanhar a situação de perto com os Estados-Membros em causa. A certificação externa de um sistema de gestão da qualidade constitui um outro meio de garantir que as administrações dos Estados-Membros enquanto Estados de bandeira tenham condições não só para prestarem serviços de qualidade à sua frota, mas também para exigirem e fazerem cumprir as mais rigorosas normas de segurança e ambientais a nível internacional e da UE. Mais concretamente, os Estados-Membros comentaram que o cumprimento desta exigência pode também permitir racionalizar a gestão da bandeira, através de uma melhor utilização dos recursos humanos e da libertação de alguns deles para outras tarefas, como as inspeções pelo Estado do porto.

Durante o processo legislativo sobre a proposta de diretiva relativa às responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, a Comissão afirmou que o artigo 8.º da Diretiva 2009/21/CE, relativo ao sistema de gestão da qualidade certificado, devia ser aplicável às atividades operacionais relacionadas com o Estado de bandeira, quer com base na Convenção da IMO quer com base noutras convenções. A Comissão considera, pois, que a exigência de um sistema de gestão da qualidade certificado se aplica sem qualquer dúvida às atividades operacionais ligadas à implementação da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006. As atividades de implementação dos Estados-Membros devem, consequentemente, ter esta posição em conta.

Avaliação do desempenho dos Estados-Membros

Esta exigência garante um outro controlo de qualidade independente para os sistemas e procedimentos utilizados pelos Estados-Membros que operam como Estados de bandeira. Foram notificadas melhorias concretas. Em seis Estados-Membros, a certificação externa confirmou o sistema de gestão da qualidade já em vigor. Em vários Estados-Membros, a certificação externa está prevista para breve, ao passo que, na Irlanda e em Portugal, a questão ainda está pendente; a Comissão irá persuadir os Estados-Membros em causa. A certificação externa de todas as administrações marítimas da UE no que respeita ao conjunto das convenções internacionais pertinentes não está, por conseguinte, ainda concluída e a Comissão tomará medidas para garantir a correção da situação.

4.4. Artigo 8.º: Listas negra e cinzenta

O artigo 8.º, n.º 2, exige que os Estados-Membros que figurem na lista negra ou que figurem durante dois anos consecutivos na lista cinzenta, publicadas no relatório anual mais recente do Memorando de Entendimento de Paris sobre a inspeção de navios pelo Estado do porto (MoU de Paris), enviem à Comissão um relatório sobre o seu desempenho enquanto Estados de bandeira, no qual identifiquem e analisem as principais razões da não conformidade que conduziu às detenções, assim como das deficiências que levaram à inclusão na lista negra ou na lista cinzenta. A inclusão de um Estado-Membro nas listas negra ou cinzenta é determinada com base nas estatísticas dos navios de cada Estado de bandeira durante um período de três anos consecutivos. Assim, o relatório de 2013 do MoU de Paris indica os resultados médios por Estado de bandeira no período de 2010-2012.

Atualmente, há dois Estados-Membros na lista cinzenta: a Bulgária e a Eslováquia. Ambos forneceram uma análise das razões para a sua exclusão da lista branca de países prevista pelo Memorando. Em ambos os casos, desde 2007, o número de navios que arvoram as bandeiras desses países diminuiu significativamente: no caso da Bulgária, mais de dois terços. A Eslováquia decidiu não renovar, a partir de 1 de novembro de 2012, os certificados dos navios de mar registados no país.

No caso da Bulgária, embora a frota global tenha diminuído, os novos registos correspondem a navios ainda mais antigos do que os já registados, o que fez aumentar a idade média da frota. O número mais elevado de deficiências detetadas na frota reflete esta idade média mais alta, apesar do aumento das inspeções (pelo Estado de bandeira) por navio. A Bulgária elaborou já uma lista de sete ações destinadas a corrigir a situação.

Os Estados-Membros indicaram as seguintes melhores práticas que podem ser aplicadas para se fazer parte da lista branca:

– As inspeções dos navios pelo Estado de bandeira tomam em consideração os critérios do MoU de Paris quando vistoriam os navios que arvoram a bandeira desse Estado;

– Os navios não são registados se nos dois anos anteriores tiverem sido detidos mais de 3 vezes por Estados subscritores dos MoU de Paris ou de Tóquio ou pela guarda costeira dos EUA;

– Os navios detidos são obrigados a comunicar o facto ao ministério ou à organização reconhecida e serão alvo de uma visita especial, de inspeções adicionais e de auditorias;

– Os operadores dos navios com anomalias são obrigados a explicar às autoridades competentes as razões da não conformidade;

– Os navios que entram num porto do seu próprio Estado de bandeira são alvo de inspeções focalizadas;

– Os navios de menor dimensão são incentivados a submeterem-se a vistorias de caráter voluntário.

Em geral, verificou-se uma melhoria significativa nos navios sob bandeira dos Estados-Membros da UE no período anterior e posterior à entrada em vigor da diretiva. O número de Estados-Membros e de países candidatos incluídos na ***lista cinzenta*** dos Estados de bandeira estabelecida pelo MoU de Paris passou, nos últimos quatro anos, de seis para os atuais dois, não havendo presentemente nenhum na ***lista negra***.

Na elaboração das listas negra, cinzenta e branca, os Estados com frotas pequenas têm dificuldades em estabelecer um método aceitável que permita comparar o desempenho das frotas. Por razões estatísticas, para esses Estados-Membros, um só resultado medíocre do controlo pelo Estado do porto pode ter um efeito desproporcionadamente negativo no seu desempenho enquanto Estados de bandeira – dada a pequena dimensão da frota, o resultado medíocre não pode ser diluído na massa de outros bons resultados, uma vez que existem menos navios a inspecionar. Na verdade, o considerando 15 da Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto reconhece essas dificuldades; no entanto, até à data, nenhum Estado-Membro definiu um método de avaliação do desempenho aceitável para todos e comparável entre as várias entidades que efetuam o controlo pelo Estado do porto. O MoU de Paris criou uma Task Force (TF 31) encarregada de examinar os problemas da aplicação do novo regime de inspeções no âmbito do controlo pelo Estado do porto, enquanto, paralelamente, a UE criou um grupo para tratar também desta questão, entre outras.

Avaliação do desempenho dos Estados-Membros

Relativamente ao último período que foi objeto de relatório em 2013, a saber, 2010-2012, dos sete Estados-Membros ou países candidatos iniciais (AT, LT, LV, PL e SK, mais BG e RO) assinalados como tendo um número significativo de navios não conformes no seu registo, nenhum consta agora da lista negra e apenas dois permanecem na lista cinzenta. Este facto mostra que todos os Estados-Membros foram nitidamente encorajados a tomar medidas para responderem à necessidade de garantir que os navios que arvoram a sua bandeira estejam conformes. De facto, seis dos dez Estados de bandeira que encabeçam a mais recente lista branca são Estados-Membros da UE, estando quinze entre os trinta primeiros classificados. A Comissão continuará a acompanhar os progressos dos dois Estados-Membros da UE que ainda se encontram na lista cinzenta.

4.5. Ratificação das convenções internacionais

Em 9 de dezembro de 2008, todos os Estados-Membros fizeram uma declaração em que assumiram o compromisso firme de, até 1 de janeiro de 2012, consentirem em ficar vinculados por um certo número de convenções internacionais, enunciadas no anexo ao presente relatório. Os Estados-Membros também assumiram o mesmo compromisso de, até 1 de janeiro de 2013, consentirem em ficar vinculados pela Convenção Internacional de Nairobi de 2007 sobre a Remoção de Destroços ou, no

caso dos países sem litoral, em tomar as medidas necessárias para garantir que os navios que arvoram a sua bandeira possuam um certificado emitido por uma Parte na convenção.

Por nota de 29 de novembro de 2010, transmitida ao Conselho, a Comissão recordou aos Estados-Membros os seus compromissos anteriores, destacando os Estados-Membros que ainda não tinham ratificado algumas das convenções internacionais e apelando aos ministros para que cumprissem os compromissos assumidos pelos Estados-Membros em tempo oportuno. A situação no que se refere à ratificação das convenções internacionais por cada Estado-Membro em 2010 e em 2013 é ilustrada, respetivamente, nos quadros 1 e 2 do anexo.

Para além das convenções que os Estados-Membros se tinham inicialmente comprometido a ratificar na sua declaração, a Comissão procurou obter informações sobre a ratificação da Convenção HNS[5] de 1996 e do seu protocolo de 2010, bem como da Convenção do Trabalho Marítimo (da OIT) de 2006, das quais certos elementos passaram a integrar o direito da UE através da Diretiva 2009/13/CE[6]. Estas ratificações também são detalhadas nos quadros 1 e 2 do anexo.

Por último, diferentes Estados-Membros indicaram a sua posição relativamente a outras convenções, como a Convenção de Atenas de 2002, relativa ao transporte de passageiros e bagagens por mar, a Convenção de 2001 relativa à gestão das águas de lastro e a Convenção de Hong Kong de 2009 para a reciclagem de navios.

Observações da Comissão

Os Estados-Membros têm, em geral, sido fiéis aos seus compromissos de consentirem em ficar vinculados pelas convenções incluídas na sua declaração, havendo apenas dois Estados-Membros sem litoral que aparentemente não tomaram medidas ativas para ratificar os protocolos de certas convenções (SOLAS, Linhas de Carga), que datam de 1988. É de notar que, em relação à Convenção de Nairobi de 2007 relativa à Remoção de Destroços, se passou de uma situação em que nenhum Estado-Membro a tinha ratificado (2010) para uma situação em que três Estados-Membros já a ratificaram e doze estão em vias de o fazer. Observa-se uma evolução similar no que toca à Convenção HNS de 1996 e ao seu protocolo de 2010, ratificados inicialmente apenas por quatro Estados-Membros e agora em vias de o serem por doze. A melhoria verificada a nível das ratificações e dos preparativos para a ratificação constitui uma evolução encorajadora, embora os Estados-Membros devam reconhecer que os prazos com os quais se comprometeram em 2009 já foram ultrapassados e redobrar os seus esforços para honrar a sua declaração. Pode ser necessário um incentivo para que o façam e a Comissão recorda que propôs um mecanismo desse tipo por altura da última revisão da Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, que acabou por ser julgado improcedente pelo legislador.

No que toca à Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, catorze Estados-Membros já a ratificaram e está previsto que os restantes o façam rapidamente. As disposições

[5] Convenção Internacional sobre a Responsabilidade e a Indemnização por Danos ligados ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas.

[6] Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE.

relativas aos sistemas de gestão da qualidade, aplicáveis a todas as atividades operacionais relacionadas com o Estado de bandeira, aplicar-se-ão igualmente às convenções não IMO, como a MLC, pelo que a ratificação desta última pelos Estados-Membros é ainda mais essencial. Além disso, a fim de garantir que a Diretiva 2009/13/CE, que implementa o Acordo concluído pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, seja executada corretamente, será adotada em breve uma diretiva relativa às responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, de modo a garantir que os navios que arvoram a bandeira de Estados-Membros da UE cumpram as partes da MLC que foram implementadas pela Diretiva 2009/13/CE.

A Comissão tenciona ser mais ativa a nível internacional nas organizações marítimas relevantes em que estas convenções são administradas.

5. AVALIAÇÃO GERAL DO DESEMPENHO DOS ESTADOS-MEMBROS ENQUANTO ESTADOS DE BANDEIRA

A exigência da diretiva de informações facilmente acessíveis e de transparência dos dados sobre o desempenho dos navios que arvoram bandeira dos Estados-Membros é, em grande medida, aplicada e pode contribuir para facilitar a transferência de navios entre registos. As eventuais fragilidades da frota são também mais facilmente expostas e a necessidade de ação corretiva identificada.

No que respeita à auditoria da IMO aos Estados de bandeira, os Estados-Membros, ao tornarem o relatório disponível ao público, expõem claramente os seus pontos fortes e as suas debilidades, bem como os meios de as corrigir. Tornam-se mais responsáveis pela prestação pública de contas e podem por essa via dispor, internamente, de argumentos válidos para obterem os meios necessários para corrigirem as deficiências e poderem cumprir as suas responsabilidades.

A exigência de um sistema de gestão da qualidade certificado pode também constituir uma oportunidade para racionalizar as tarefas de gestão da bandeira e utilizar melhor os recursos humanos.

O facto de os Estados-Membros da UE terem gradualmente desaparecido das listas negra ou cinzenta do Memorando de Paris a partir de 2007 é um sinal de que as administrações marítimas estão a levar a sério as suas responsabilidades, de tal modo que, dos dois Estados-Membros que ainda nelas permanecem, um deixou de ter navios de mar inscritos no seu registo.

No que respeita às convenções marítimas internacionais, os Estados costeiros têm provado que estão ativamente empenhados na sua ratificação, embora nem sempre os prazos anunciados para a adesão a certas convenções específicas tenham sido respeitados. Este empenho é importante para facilitar a rápida entrada em vigor desses instrumentos e para garantir condições equitativas no setor marítimo a nível mundial. É também um sinal do seu empenhamento nos objetivos das convenções e garante que os Estados de bandeira da UE mantenham um nível elevado em cada um dos domínios abrangidos pelas convenções.

6. CONCLUSÃO

A maioria dos Estados-Membros cumpre atualmente as exigências da Diretiva 2009/21/CE e a Comissão encoraja-os a garantirem que este nível de empenho seja mantido e que realizem novos progressos.

Na verdade, a manutenção de um elevado nível de desempenho é ainda mais necessária com a entrada em vigor, em 20 de agosto de 2013, de novas regras importantes no domínio das condições de vida e de trabalho dos marítimos, através da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 (MLC) e da Diretiva 2009/13/CE, que incorpora elementos substanciais da MLC. O papel e as responsabilidades dos Estados de bandeira da UE no que respeita à verificação do cumprimento das exigências mínimas em matéria de condições de vida e de trabalho dos marítimos serão significativamente alargados com a entrada em vigor da Diretiva 2009/13/CE.

Além disso, o papel das organizações reconhecidas e de quaisquer outras organizações nas quais os Estados de bandeira deleguem funções de inspeção nos domínios regidos pela MLC e pela Diretiva 2009/13/CE terá de ser atentamente avaliado pelos Estados de bandeira da UE. Fundamental para assegurar uma correta execução das disposições será que essas organizações conheçam bem estas questões específicas, uma razão de sobra para que os sistemas de gestão da qualidade aplicáveis abranjam também essas novas responsabilidades do Estado de bandeira.

Aquando da adoção da Diretiva 2009/21/CE, a Comissão lamentou que a sua proposta inicial[7] relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira não tivesse sido aceite pelos Estados-Membros. Se as circunstâncias o justificarem no futuro, a Comissão pode avaliar o mérito de propor outras medidas para garantir que os Estados-Membros continuem a cumprir de maneira efetiva e coerente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira. Nesta ótica, a Comissão encoraja, por conseguinte, os Estados-Membros a prosseguirem o seu trabalho para se conformarem com a diretiva atual.

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

Anexo

Quadro 1

Ratificação, pelos Estados-Membros, das convenções pertinentes da IMO. Situação em 30 de setembro de 2010

(Fonte : Documento do Conselho ref.ª 15978/1/10 Rev 1 de 29 de novembro de 2010)

	Convenção 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)	Convenção STCW 78	Convenção LOAD LINES 66 (Linhas de carga)	Protocolo LOAD LINES 88	Convenção TONNAGE 69	Convenção COLREG 72	Protocolo CLC 92	Protocolo FUND 92	Protocolo FUND 2003	Convenção LLMC 76	Protocolo LLMC 96	Convenção BUNKERS 01	Convenção NAIROBI WRC 2007	Convenção HNS 96	Protocolo HNS 2010	Convenção do Trabalho Marítimo 2006	
Estados costeiros (23)																								Total (23)
Bélgica	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgária	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Croácia *	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
Estónia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Finlândia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
França	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Alemanha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grécia	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
Itália	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Letónia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Lituânia	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 Baixos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							16
Polónia	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
Roménia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Eslovénia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Espanha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suécia	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 sem litoral (5)																								
Áustria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
República Checa	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hungria	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
Eslováquia	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	

* Inclusão da Croácia (país candidato), da Convenção HNS de 1996 e do seu protocolo de 2010, assim como da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, para facilitar a comparação com o quadro 2.

Quadro 2

Ratificação, pelos Estados-Membros, das convenções pertinentes da IMO e das convenções internacionais da OIT

(Fonte: (IMO, situação das convenções em 30/6/2013; e OIT, situação da Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) em 30/6/2013)

	Convenção 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)	Convenção STCW 78	Convenção LOAD LINES 66 (Linhas de carga)	Protocolo LOAD LINES 88	Convenção TONNAGE 69	Convenção COLREG 72	Protocolo CLC 92	Protocolo FUND 92	Protocolo FUND 2003	Convenção LLMC 76	Protocolo LLMC 96	Convenção BUNKERS 01	Convenção NAIROBI WRC 2007	Convenção HNS 96	Protocolo HNS 2010	Convenção do Trabalho Marítimo 2006	Total (23)
Estados costeiros (23)																								
Bélgica	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgária	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Croácia *	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
Estónia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finlândia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
França	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Alemanha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grécia	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
Itália	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					17
Letónia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Lituânia	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 Baixos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Polónia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									16
Roménia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Eslovénia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Espanha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Suécia	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 sem litoral (5)																								
Áustria	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
República Checa	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Hungria	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
Eslováquia	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: inclusão da Croácia como Estado-Membro a partir de 1 de julho de 2013.