EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.12.2013
COM(2013) 916 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om anvendelse af direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater

(EØS-relevant tekst)

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om anvendelse af direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater[1] var en del af den pakke af foranstaltninger, som kaldes den tredje søfartssikkerhedspakke, og som blev vedtaget i marts 2009 for at forbedre konkurrenceevnen i sektoren. Pakken gavner de operatører, som har respekt for søfartssikkerheden, og lægger pres på de rederier, der benytter substandard-skibe.

Direktivet har to formål:

a) at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder de forpligtelser, som påhviler dem som flagstater, navnlig ved at gøre Den Internationale Søfartsorganisations flagstatsauditordning obligatorisk i henhold til EU-retten og ved at indføre certificering af de nationale søfartsmyndigheders operationelle styringssystemer og

b) at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe, der sejler under en medlemsstats flag, især ved at sikre, at ingen medlemsstat opføres på den sorte eller den grå liste i Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol.

De krav, der pålægges medlemsstaterne som flagstater, og som indføres ved dette direktiv, samt Kommissionens bemærkninger præsenteres i afsnit 4 i denne rapport.

Medlemsstaterne fremsatte også en fælles erklæring, hvori de indvilgede i, at lade sig binde af internationale konventioner vedrørende flagstaters forpligtelser samt i at anvende IMO-koden vedrørende gennemførelse af bindende instrumenter. Instrumenterne sikrer, at de nationale myndigheder har de nødvendige ressourcer og beføjelser til at påtage sig deres internationale forpligtelser.

2. GENNEMFØRELSE

10 medlemsstater[2] gennemførte direktivet rettidigt dvs. inden den 17. juni 2011 (den 1. juli 2013 for Kroatiens vedkommende), 11 havde gennemført direktivet ved udgangen af 2011, mens resten overskred gennemførelsesfristen med mere end 6 måneder. Størstedelen af medlemsstaterne gennemførte dermed direktivet inden for fristen eller kort før fristens udløb.

3. GRUNDLAG FOR RAPPORTEN

Kommissionen skal i henhold til artikel 9 i direktivet aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv. Rapporten skal indeholde en vurdering af medlemsstaternes effektivitet som flagstater.

---

1 EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

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

Oplysninger fra 25 EU-medlemsstater[3] indgår i rapporten.

4. STATUS OG KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER

4.1. Anvendelse af artikel 4 og 6 for så vidt angår gennemsigtighed i overflytning af et skib, der fører en medlemsstats flag

I henhold til artikel 4 skal medlemsstaterne sikre, at de skibe, der fører deres flag, opfylder de gældende internationale regler og forskrifter. Ligeledes fastsættes de grundlæggende sikkerhedstjek af et skib, der får ret til at føre en medlemsstats flag, samt krav om, at oplysninger om udestående fejl og mangler eller sikkerhedsspørgsmål omgående udleveres til den anmodende flagstat ved overflytning af et skib. Betragtning 6 henviser til lignende bestemmelser vedrørende overflytning af skibe, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har anbefalet i sit cirkulære MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 af 20. december 2004 om overflytning af skibe mellem stater. Målet er at skabe større gennemsigtighed i flagstaternes indbyrdes forhold til gavn for sikkerheden til søs.

I artikel 6 fastsættes de oplysninger, der som minimum skal bevares og holdes let tilgængelige om skibe, der fører en medlemsstats flag. Dette omfatter:

– skibets kendetegn

– datoer for syn

– navnet på de anerkendte organisationer, der har deltaget i certificering og klassificering af skibet

– navnet på den kompetente myndighed, der har foretaget inspektion af skibet i henhold til bestemmelserne om havnestatskontrol, og datoerne for disse inspektioner

– resultatet af disse inspektioner

– oplysninger om søulykker.

Det fremgår endvidere af artikel 4, stk. 2, at når en anden flagstat anmoder om oplysninger om et skib, der tidligere har ført en medlemsstats flag, skal denne medlemsstat omgående give den anmodende flagstat nærmere oplysninger om udestående fejl og mangler samt alle andre relevante oplysninger af betydning for sikkerheden. I henhold til artikel 6, litra g), skal medlemsstaterne ligeledes opbevare oplysninger om skibe, der er ophørt med at føre deres flag i de foregående 12 måneder.

De fleste medlemsstater har gjort oplysningerne i artikel 6 offentligt tilgængelige. Selv Ungarn, som ikke længere har søgående handelsskibe, der fører dens flag, har bekræftet, at oplysninger om tidligere skibe, som sejlede under medlemsstatens flag, er offentligt tilgængelige. Oplysningerne er tilgængelige på administrationernes websted i 10 af medlemsstaterne. I enkelte administrationer (Belgien, Finland og Nederlandene), hvor ansvaret deles med et agentur eller inspektorat, findes oplysningerne på begge organisationers websted. Nederlandene havde endda stillet krav om, at de anerkendte organisationer, som arbejder på medlemsstatens vegne, også skulle gøre oplysningerne tilgængelige på deres egne respektive websteder.

[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.

Få administrationer (Cypern, Portugal og Sverige) har derimod stillet spørgsmålstegn ved, om der er behov for, at oplysningerne er tilgængelige på offentlige websteder. De pointerer, at direktivet kun stiller krav om, at oplysningerne er let tilgængelige, hvilket giver medlemsstaterne mulighed for selv at afgøre, om anmodninger om oplysninger fra offentligheden skal imødekommes.

Vurdering af medlemsstaternes effektivitet

Siden anvendelsesdatoen for direktivet er der opnået større klarhed hvad angår tilgængeligheden af oplysninger og dermed også gennemsigtigheden af præstationer af skibe, der fører en medlemsstats flag. Et betydeligt antal af medlemsstater har gjort oplysningerne tilgængelige på deres administrationers websted(er) eller har i det mindste bekræftet, at oplysningerne kan blive gjort let tilgængelige for offentligheden. Tiltaget har tilsyneladende også givet anledning til at revurdere, om skibsregistre i visse medlemsstater kan opretholdes – hvilket er et markant fremskridt.

4.2. Artikel 7 (Proces for flagstatsaudit)

Ved resolution A.946(23) godkendte IMO etablering og udvikling af IMO-medlemsstaternes frivillige auditordning (Voluntary IMO Member State Audit Scheme, VIMSAS) i december 2004. I resolution A.974(24), som blev vedtaget i december 2005, fastsættes regler og procedurer for ordningen. Målet er at slå fast, i hvilket omfang IMO-medlemsstaterne gennemfører og håndhæver de gældende obligatoriske IMO-instrumenter.

Auditten gennemføres af maritime senioreksperter fra forskellige IMO-medlemsstaters søfartsmyndigheder, og den består af en peer-review herunder en ugelang inspektion af den pågældende administration. I den endelige rapport fremhæves enhver uoverensstemmelse eller konstateret svaghed. Den bedste praksis og områder for videre udvikling identificeres også. Rapporten indeholder desuden en korrigerende handlingsplan, som administrationen er indforstået med, til afhjælpning af konstaterede svagheder.

I henhold til direktiv 2009/21/EF træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til en IMO-audit af deres administration mindst én gang hvert syvende år og offentliggør resultatet af denne audit i overensstemmelse med relevant national lovgivning om fortrolighed.

4.2.1. Anmodning om en frivillig IMO-audit

En række medlemsstater var i 2006 blandt de første til at anmode om og få foretaget en IMO-audit, navnlig Danmark, Cypern, Spanien og Det Forenede Kongerige. Det Forenede Kongerige, Frankrig og Cypern deltog i udviklingen af VIMSAS ved at få foretaget en forudgående undersøgelse. Danmark var den første og Cypern den anden IMO-medlemsstat, som officielt fik foretaget en audit.

Alle EU's kyst- og flagstater, undtagen Portugal, har gennemgået en audit. Dette bekræftes i et nyligt IMO-cirkulære[4]. Derudover har syv EU-medlemsstater anmodet om eller har til hensigt at anmode om endnu en audit.

[4] IMO-cirkulære 3372 af 3.5.2013.

4.2.2. Resultatet af auditten

De fleste medlemsstater opnåede et positivt resultat af auditten, idet der aftales en korrigerende handlingsplan vedrørende alle uoverensstemmelser, observationer og konstaterede svagheder. Disse omfattede et behov for en strategi til at opfylde IMO-forpligtelserne, for ajourføring af national lovgivning, for retningslinjer og tjeklister, for aftaler med anerkendte organisationer samt for at omfordele de menneskelige ressourcer og skaffe dokumentation for uddannelse. Disse fejl og mangler er blevet eller bliver i øjeblikket afhjulpet ved hjælp af en korrigerende handlingsplan. Et par medlemsstater har oplyst, at ressourcerne til at kunne gennemføre den korrigerende handlingsplan muligvis ikke umiddelbart er til rådighed. Belgien oplyser således, at handlingsplanen gennemføres i det omfang, som forbundsstaten har beføjelse til. I Irland afhænger udviklingen i national lovgivning om manglende ratificering af konventioner af lovgivningsmæssige prioriteter og tidsplaner.

Medlemsstaterne har ved at gennemgå en audit fået mulighed for at udpege områder, hvor der er behov for forbedringer i deres administrationer, og finde frem til måder at afhjælpe svaghederne på. Auditterne er således en velkommen metode til at højne standarten i medlemsstaternes administrationer. Eftersom auditten foretages af ligestillede, er det også en gensidig mulighed for alle involverede for at få læringserfaring, som kan bruges i deres respektive administrationer.

4.2.3. Offentliggørelse af resultaterne

En del medlemsstater gør auditrapporten tilgængelig på deres administrationers websted. I visse tilfælde kan det dog være kompliceret at få adgang til dokumentet. I andre medlemsstater (Belgien, Spanien, Frankrig og Irland) er adgang til rapporten begrænset i overensstemmelse med den frihed, IMO-medlemsstaterne har fået med hensyn til, i hvilket omfang dokumentet skal offentliggøres, og ligeledes i overensstemmelse med direktivets anerkendelse af de nationale regler om fortrolighed.

Vurdering af medlemsstaternes effektivitet

Kommissionen mener, at dét at kunne påpege uoverensstemmelser og observationer giver mulighed for forbedring. Således kan medlemsstaternes administrationer bedre opfylde deres forpligtelser som flagstater, især med hensyn til søfartssikkerhed og beskyttelse af miljøet. Medlemsstaterne har benyttet den korrigerende handlingsplan, som er blevet udarbejdet på baggrund af auditten, til at forbedre deres drift som flagstater.

Ud af de medlemsstater, som ikke har fået fortaget en IMO-audit, er det kun Portugal, der har et aktivt register. Kommissionen vil aktivt tilstræbe, at PT tilslutter sig VIMSAS.

4.3. Artikel 8: Certificeret kvalitetsstyringssystem

I henhold til artikel 8, stk. 1, skal hver medlemsstat inden den 17. juni 2012 udvikle, gennemføre og opretholde et kvalitetsstyringssystem for de operationelle dele af sin administrations flagstatsrelaterede aktiviteter. Et sådant system skal være certificeret i overensstemmelse med internationale standarder.

De fleste administrationer, der gav feedback, angav at have overholdt dette, og mange havde opnået certificering i løbet af 2012. Lande som Grækenland, Spanien, Litauen, Letland og Det Forenede Kongerige understregede, at de havde haft

kvalitetsstyringssystemer i nogen tid og endda før den certificering, der blev stillet krav om ved direktivet for certificering. Det Forenerede Kongerige havde certifikater for kvalitetsstyringssystemer i henhold til ISO 9001:1994 og ISO 9001:2001. Andre angav, at de havde modtaget særlig udmærkelse – Belgien oplyste, at landet havde en modtaget en Corporate Flag State Governance Award. Andre nævnte, at processen havde haft en nyttig effekt. Polen oplyste, at søfartskontorerne i Gydnia og Szczecin havde opnået certificering i 2008 og kontoret i Słupsk i 2009. Kvalitetsstyringssystemerne i alle kontorer var blevet harmoniseret og certificeret i 2011.

Visse medlemsstater havde dog endnu ikke opfyldt kravet. Malta, Nederlandene og Slovenien forventes at opnå certificering inden udgangen af 2013, mens Cyperns certificering endnu ikke er afsluttet. Andre er endnu ikke i gang med certificeringen, enten på grund af mangel på personale og IT-ressourcer (Irland) eller på grund af interne administrative vanskeligheder (Portugal). Kommissionen følger aktivt op på situationen i de medlemsstater, der endnu ikke har opfyldt kravet. Ekstern certificering af et kvalitetsstyringssystem er en anden måde at sikre, at medlemsstaternes administrationer som flagstater kan levere kvalitetstjenester til deres flåder, og kan kræve og håndhæve det højeste niveau af sikkerheds- og miljøstandarter på internationalt og europæisk plan. I praksis har medlemsstaterne oplyst, at ved at opfylde dette krav kan det tilmed blive muligt at rationalisere forvaltningen af flag, og dermed få mere ud af de menneskelige ressourcer, som i så fald vil kunne bruges til andre opgaver som f.eks. havnestatsinspektion.

I løbet af lovgivningsprocessen for forslaget til direktiv vedrørende visse flagstaters forpligtelser til at opfylde og håndhæve konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (Maritime Labour Convention, MLC), erklærede Kommissionen, at direktiv 2009/21/EF vedrørende det certificerede kvalitetsstyringssystem er gældende for alle operationelle flagstatsrelaterede aktiviteter, uanset om de er baseret på IMO eller andre konventioner. Efter Kommissionens opfattelse er kravene til certificerede kvalitetsstyringssystemer derfor gældende for de operationelle aktiviteter, der relateres til ved gennemførelsen af MLC 2006. Dette bør dermed afspejle sig i medlemsstaternes gennemførelsesaktiviteter.

Vurdering af medlemsstaternes effektivitet

Dette krav medfører endnu et uafhængigt kvalitetstjek af de systemer og procedurer, som medlemsstaterne benytter som flagstater. Der er blevet konstateret konkrete forbedringer. Ekstern certificering har for seks medlemsstaters vedkommende bekræftet det eksisterende kvalitetsstyringssystem. En ekstern certificering forventes snarest i flere medlemsstater, dog ikke i Irland og Portugal. Kommissionen vil aktivt følge op på situationen i de pågældende medlemsstater. Alle EU's søfartsmyndigheder er derfor endnu ikke certificeret for alle relevante internationale konventioner. Kommissionen agter at skride til handling for at sikre, at der rettes op på dette.

4.4. Artikel 8: Den sorte og den grå liste

I henhold til artikel 8, stk. 2, skal medlemsstater, der i den seneste årsberetning fra Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU) er opført på den sorte liste eller i to på hinanden følgende år er opført på den grå liste, indgive en rapport til Kommissionen om deres effektivitet som flagstater. I rapporten angives og analyseres hovedårsagerne til den manglende overensstemmelse, der førte til

tilbageholdelserne, og de fejl og mangler, der gav anledning til den sorte eller grå status. Medlemsstaternes status som grå- eller sortlistet afgøres på baggrund af skibsstatistikker for hver flagstat over en rullende treårig periode. I Paris MOU-rapporten af 2013 angives et gennemsnitligt resultat for hver flagstat for perioden 2010-2012.

Der er i øjeblikket to medlemsstater med grå status: Bulgarien og Slovakiet. Begge medlemsstater har leveret en analyse af, hvorfor de stadig ikke er på Paris MOU's hvide liste. For begge landes vedkommende er antallet af fartøjer, der fører deres flag, blevet reduceret markant siden 2007, og for Bulgariens vedkommende mere end to tredjedele. Slovakiet besluttede ikke at forny certifikaterne for sine registrerede havgående skibe efter den 1. november 2012.

Selvom Bulgariens flåde er blevet mindre, er nyligt registrerede skibe ældre end de skibe, som allerede var registreret. Dette forårsager en stigning i flådens gennemsnitsalder. Flådens høje antal af fejl og mangler afspejler den høje gennemsnitsalder, på trods af en stigning i flagstatsinspektioner pr. skib. Bulgarien har nu udarbejdet en liste på syv foranstaltninger til at bringe forholdene i orden.

Medlemsstaterne oplyste følgende bedste praksisser, som kan gennemføres for at opnå hvid status:

– flagstatsinspektioner tager hensyn til Paris MOU-kriterier ved syn af faretøjer, der sejler under medlemsstatens flag

– skibe registreres ikke, hvis de inden for de sidste 2 år er blevet tilbageholdt mere end 3 gange af Paris eller Tokyo MOU-medlemsstater eller af USA's kystvagt

– tilbageholdte skibe skal underrette ministeriet eller den anerkendte organisation og skal aflægges et særligt møde, yderligere inspektioner og audit

– operatører af fartøjer med fejl og mangler skal redegøre for årsagerne til den manglende overensstemmelse overfor den kompetente myndighed

– målrettede inspektioner af egne skibe, der fører medlemsstatens flag, ved ankomst til en havn i en flagstat

– mindre skibe anbefales at få udført ikke-lovpligtigt syn.

Samlet set har der været en markant forbedring af skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag i perioden op til og efter indførelsen af direktivet. På Paris MOU's ***grå liste*** over flagstater over de sidste fire år er antallet af medlemsstater og kandidatlande faldet fra seks til de to nuværende medlemsstater på listen, mens der ingen medlemsstater findes på den ***sorte liste***.

Når den sorte, grå og hvide liste opstilles, er det vanskeligt for stater med små flåder, at etablere en acceptabel metode hvorpå flådernes effektivitet kan sammenlignes. Af statistiske årsager kan et enkelt dårligt resultat fra en havnestatskontrol have uforholdsmæssigt negativ virkning på flagstatens effektivitet. Eftersom flåden er lille, kan et dårlige resultat ikke opvejes af gode resultater på andre områder, da der er færre skibe til inspektion. I betragtning 15 i direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol erkendes det således, at disse vanskeligheder foreligger, men der er endnu ikke fundet en metode til at vurdere effektiviteten, der er acceptabel for alle og som tillader sammenligning af flere forskellige havnestatskontrolorganer. Paris MOU har oprettet en task force (TF 31) til at undersøge problemerne med gennemførelsen

af den nuværende inspektionsordning for havnestatskontrol, mens en lignende gruppe er blevet etableret i EU, som også, blandt andet, behandler dette problem.

Vurdering af medlemsstaternes effektivitet

I den periode som det indberettigede i 2013 vedrørte (perioden 2010-2012), befinder ingen af de syv oprindelige medlemsstater eller kandidatlande (AT, LT, LV, PL og SK, samt BG og RO), som der blev konstateret havde et betydeligt antal af skibe, der ikke overholder kravene i deres registre, sig nu på den sorte liste. Kun 2 lande befinder sig på den grå liste. Dette viser, at der er gjort betydelige fremskridt med at tilskynde alle medlemsstaterne til at sikre, at de skibe, der fører deres flag, opfylder kravene. 6 EU-medlemsstater befinder sig blandt top 10 på den hvide liste for flagstater, mens 15 EU-medlemsstater er blandt top 30. Kommissionen vil fortsat overvåge udviklingen for de to EU-medlemsstater, som stadig befinder sig på den grå liste.

4.5. Ratifikationen af internationale konventioner

Den 9. december 2008 fremsatte medlemsstaterne en erklæring, hvorved de forpligtede sig til senest den 1. januar 2012 at give deres samtykke til at lade sig binde af en række internationale konventioner, jf. bilaget til denne rapport. Medlemsstaterne aftalte ligeledes senest den 1. januar 2013 at give deres samtykke til at lade sig binde af Den internationale Nairobikonvention af 2007 om fjernelse af skibsvrag, eller for indlandsstaternes vedkommende at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibe, der fører deres flag, har certifikater udstedt af en part i konventionen.

Ved en meddelelse af 29. november 2010, som blev sendt til Rådet, mindede Kommissionen medlemsstaterne om deres løfte og opregnede de medlemsstater, som stadig mangler at ratificere visse internationale konventioner. Kommissionen opfordrede også ministrene til i rette tid at opfylde medlemsstaternes forpligtelser. Status for hver medlemsstats ratifikation af de internationale konventioner i 2012 og 2013 er anført i tabel 1 og 2 i bilaget.

Ud over de konventioner, som medlemsstaterne i deres erklæring oprindeligt havde forpligtet sig til at ratificere, har Kommissionen anmodet om oplysninger om ratifikation af HNS-konventionen af 1996[5] og dens 2010-protokol, samt ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, hvorfra visse elementer er blevet indført i EU-retten ved direktiv 2009/13/EF[6]. Disse fremgår også af tabel 1 og 2 i bilaget.

Slutteligt har få medlemsstater henvist til deres holdning til andre konventioner såsom Athenkonventionen af 2002 om søtransport af passagerer og deres bagage, 2001 konventionen om håndtering af ballastvand og Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009.

Kommissionens bemærkninger

Medlemsstaterne har generelt opfyldt deres forpligtelse til at lade sig binde af

[5] Den internationale konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer.

[6] Direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF.

konventionerne i deres erklæring. Kun to indlandsmedlemsstater så ud til ikke aktivt at arbejde hen mod en ratifikation af protokollerne af visse konventioner (solaskonventionen og lastelinjekonventionen) fra 1988. Ingen af medlemsstaterne havde ratificeret Nairobikonventionen af 2007 om fjernelse af skibsvrag i 2010. Det er bemærkelsesværdigt, at 3 medlemsstater på nuværende tidspunkt har ratificeret konventionen, mens 12 andre er i gang med processen. En lignende tendens gør sig gældende for HNS-konventionen af 1996 og dens 2010-protokol, som 4 medlemsstater har ratificeret, og hvor 12 er i gang med processen. Tilslutningen til ratifikationerne og forberedelserne dertil er opmuntrende, selvom medlemsstaterne bør være opmærksomme på, at fristerne, de forpligtede sig til at overholde i 2009, nu er udløbet, og de bør derfor forstærke deres indsats for at leve op til deres erklæring. Et incitament til dette er muligvis nødvendigt og Kommissionen ønsker at påpege, at den foreslog et sådant instrument, da den senest reviderede direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, hvilket blev afvist af lovgiveren.

14 medlemsstater har allerede ratificeret konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og de resterende forventes hurtigt at følge trop. Bestemmelserne om kvalitetsstyringssystemer, som er gældende for alle operationelle flagstatsaktiviteter, finder også anvendelse på ikke-IMO-konventioner såsom MLC, så medlemsstaternes ratificering af denne konvention er endnu mere afgørende. For at sikre, at direktiv 2009/13/EF, som gennemfører den aftale, der er indgået mellem Det Europæiske Fællesskabs Rederisammenslutning og Det Europæiske Transportarbejderforbund om konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006, håndhæves på korrekt vis, vil et direktiv om visse flagstaters pligt til at overholde og håndhæve konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006 snart blive vedtaget. Således sikres det, at skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, opfylder de dele af MLC, som er blevet gennemført ved direktiv 2009/13/EF.

Kommissionen har til hensigt at være mere aktiv på internationalt plan i relevante søfartsorganisationer, som administrerer disse konventioner.

5. SAMLET VURDERING AF MEDLEMSSTATERNES EFFEKTIVITET SOM FLAGSTATER

Direktivets krav om let tilgængelige oplysninger og gennemsigtighed af præstationer af skibe, der fører en medlemsstats flag, finder i det store og hele anvendelse og letter overflytningen af skibe mellem registre. Alle potentielle svagheder i flåderne er ligeledes lettere at identificere og afhjælpe.

Hvad angår IMO-flagstatsauditten, betyder den offentligt tilgængelige rapport, at medlemsstaterne er åbne om deres styrker og svagheder og om måden, hvorpå disse svagheder skal behandles. Medlemsstaterne kommer til at stå mere offentligt til regnskab og har måske mulighed for internt at finde midlerne til at afhjælpe fejlene og manglerne, så de kan opfylde de forpligtelser, der påhviler dem som flagstat.

Kravet til et certificeret kvalitetsstyringssystem kan også gøre det muligt at rationalisere forvaltningen af flag og bedre udnytte menneskelige ressourcer.

Det, at færre og færre EU-medlemsstater fra 2007 befinder sig på Paris MOU's sorte og grå liste, er et tegn på, at de maritime administrationer tager deres ansvar alvorligt, endda så meget, at de sidste to medlemsstater på listerne ikke længere har søgående skibe i deres register.

Med hensyn til internationale søfartskonventioner har kyststaterne aktivt tilstræbt ratifikation, selvom den frist for imødekommelse af specifikke konventioner, som de

har angivet, ikke er blevet overholdt i alle tilfælde. Dette er vigtigt for at kunne fremme den tidlige ikrafttræden af sådanne instrumenter og for at sikre lige vilkår for maritime anliggender på globalt plan. Det viser også engagement i forhold til formålet med konventionerne og sikrer, at EU-flagstaterne opretholder en høj standard inden for ethvert område, der er omfattet af konventionerne.

6. KONKLUSION

Størstedelen af medlemsstaterne opfylder i øjeblikket forpligtelserne i direktiv 2009/21/EF, og Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at fastholde dette ambitionsniveau for at opnå yderligere fremskridt.

Med ikrafttræden af de nye vigtige regler for søfarendes arbejds- og levevilkår den 20. august 2013 ved konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (MLC) og direktiv 2009/13/EF, som indeholder væsentlige elementer af MLC-konventionen, er et fortsat højt niveau af effektivitet derfor endnu mere nødvendigt. EU-flagstaternes rolle og ansvar med hensyn til at kontrollere, at minimumskravene for søfarendes arbejds- og levevilkår opfyldes, vil blive væsentligt større når direktiv 2009/13/EF træder i kraft.

Derudover skal den rolle med hensyn til inspektion, som flagstaterne uddelegerer til anerkendte organisationer eller evt. andre organisationer, inden for de områder, der omfattes af MLC og direktiv 2009/13/EF, grundigt undersøges af EU-flagstaterne. Det vigtigste element for at kunne sikre en korrekt håndhævelse er, at organisationen besidder viden om disse specifikke forhold, hvilket er endnu en god grund til, at de gældende kvalitetsstyringssystemer også omfatter de nye flagstatsforpligtelser.

På tidspunktet for vedtagelsen af direktiv 2009/13/EF fortrød Kommissionen, at dens originale forslag[7] til overensstemmelse af flagstaternes krav ikke var blevet taget op af medlemsstaterne. Hvis omstændighederne tillader det i fremtiden, vil Kommissionen muligvis overveje at foreslå yderligere foranstaltninger for at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder deres forpligtelser som flagstater. Med dette for øje vil Kommissionen derfor opfordre medlemsstaterne til fortsat at arbejde på fuldt ud at overholde det nuværende direktiv.

[7] KOM(2005) 586 endelig af 23.11.2005.

Bilag

Tabel 1

Ratificering af IMO-relevante konventioner efter medlemsstat pr. 30. september 2010

(Kilde: Rådets dokument ref 15978/1/10 Rev 1 af 29. november 2010)

	Solaskonventionen af 74	SOLAS-protokollen af 78	SOLAS-protokollen af 88	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag I/II)	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag III)	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag IV)	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag V)	MARPOL-protokollen af 1978 (bilag VI)	STCW-konventionen af 78	Lastelinjekonventionen af 1966	Protokol af 1988 til Lastelinjekonventionen	Tonnagekonventionen af 69	COLREG 72	CLC-protokollen af 92	FUND-protokollen af 92	FUND-protokollen af 2003	LLMC-konventionen af 76	LLMC-konventionen af 96	Bunkeroliekonventionen af 01	Nairobikonventionen af 2007	HNS-konventionen af 1996	2010-protokollen til HNS-konventionen	Konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006	
Kyststater (23)																								Total (23)
Belgien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulgarien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	18
Kroatien *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Cypern	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x					17
Danmark	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
Frankrig	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						17
Tyskland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Grækenland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x					17
Italien	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
Litauen	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
Nederlandene	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
Rumænien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					16
Slovenien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					17
Spanien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Sverige	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x						17
Det Forenede Kongerige	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	
Indlandsstater (5)																								
Østrig	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tjekkiet	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungarn	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Luxembourg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x					17
Slovakiet	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	

*Inklusiv Kroatien (kandidatland) samt HNS-konventionen af 1996 og 2010-protokollen og konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 for lettere at kunne sammenligne med tabel 2.

Tabel 2

Ratificering af IMO-relevante konventioner og ILO-internationale konventioner efter medlemsstat

(Kilde: IMO, status for konventioner pr. 30. juni 2013 og ILO, status for MLC-konventionen pr. 30. juni 2013)

	Solaskonventionen af 74	SOLAS-protokollen af 78	SOLAS-protokollen af 88	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag I/II)	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag III)	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag IV)	Marpolkonventionen, 73/78 (bilag V)	MARPOL-protokollen af 1978 (bilag VI)	STCW-konventionen af 78	Lastelinjekonventionen af 1966	Protokol af 1988 til Lastelinjekonventionen	Tonnagekonventionen af 69	COLREG 72	CLC-protokollen af 92	FUND-protokollen 92	FUND-protokollen af 2003	LLMC-konventionen af 76	LLMC-konventionen af 96	Bunkeroliekonventionen af 01	Nairobikonventionen af 2007	HNS-konventionen af 1996	2010-protokollen til HNS-konventionen	Konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC)	
Kyststater (23)																								Total (23)
Belgien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulgarien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	20
Kroatien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Cypern	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	20
Danmark	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
Frankrig	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Tyskland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Grækenland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irland	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Italien	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
Litauen	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
Nederlandene	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
Rumænien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovenien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					18
Spanien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Sverige	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Det Forenede Kongerige	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	
Indlandsstater (5)																								
Østrig	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Tjekkiet	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Ungarn	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Luxembourg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovakiet	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	

Note: Kroatien er inkluderet som medlemsstat fra 1. juli 2013.