



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.12.2013
COM(2013) 916 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ
o uplatňování směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky

(Text s významem pro EHP)

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o uplatňování směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky

(Text s významem pro EHP)

1. Úvod

Směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky¹ byla součástí balíčku opatření známého jako „třetí balíček pro námořní bezpečnost“, který byl přijat v březnu 2009 za účelem zlepšení konkurenceschopnosti odvětví; zvýhodňuje pouze provozovatele, kteří dodržují námořní bezpečnost, a zvyšuje tlak na vlastníky lodí, které nesplňují normy.

Směrnice sleduje dvojí cíl:

- a) zajistit, aby členské státy účinně a důsledně plnily své povinnosti jako státy vlajky, zejména převzetím systému auditu Mezinárodní námořní organizace jako povinného systému do právních předpisů EU a zavedením certifikace provozních systémů řízení vnitrostátních námořních orgánů a
- b) zvýšit bezpečnost a zabránit znečišťování životního prostředí loděmi plujícími pod vlajkou členského státu, a to zejména zajištěním, že žádný ze států nebude uveden na černé či šedé listině Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci.

Požadavky, které musí členské státy jako státy vlajky podle této směrnice plnit, jsou spolu s připomínkami Komise uvedeny v části 4 této zprávy.

Členské státy rovněž vydaly společné prohlášení, v němž vyjádřily souhlas s tím, že budou vázány mezinárodními úmluvami, které ukládají závazky státům vlajky, a že budou uplatňovat předpis IMO o provádění závazných nástrojů IMO, jejichž cílem je zajistit, aby vnitrostátní orgány měly k dispozici zdroje a pravomoci, které jako státy vlajky potřebují k plnění svých mezinárodních závazků.

2. PROVEDENÍ

Deset členských států² provedlo směrnici včas, tj. do 17. června 2011 (1. července 2013 pro Chorvatsko), jedenáct tak učinilo do konce roku 2011, zatímco zbývající členské státy překročily lhůtu k provedení směrnice o více než 6 měsíců. Většina členských států tedy směrnici provedla včas nebo krátce po uplynutí lhůty.

3. PODKLADY PRO VYPRACOVÁNÍ ZPRÁVY

Ustanovení článku 9 směrnice požaduje, aby Komise předložila Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice, která by měla obsahovat posouzení činnosti členských států jakožto států vlajky.

¹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132.

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

Zpráva vychází také z informací poskytnutých 25 členskými státy EU³.

4. STAV A PŘIPOMÍNKY KOMISE

4.1. Použití článků 4 a 6, pokud jde o transparentnost při převodu lodě plující pod vlajkou členského státu

Ustanovení článku 4 požaduje, aby členské státy zajistily, že lodě plující pod jejich vlajkou splňují platná mezinárodní pravidla a předpisy. Stanoví také základní kontroly bezpečnosti, pokud je loď převedena pod vlajku jiného státu, a vyžaduje, aby stát, pod jehož vlajkou dříve loď plula, poskytl státu, na který byla loď převedena, neprodleně údaje o nedostatecích a jakékoli další informace týkající se bezpečnosti. Bod odůvodnění 6 odkazuje na podobná ustanovení o převodu lodí, která byla doporučena Mezinárodní námořní organizací (dále jen „IMO“) v jejím oběžníku MSC/Circ.1140/MEPC/Circ. 424 ze dne 20. prosince 2004 o převodu lodí mezi státy. Cílem je zvýšit transparentnost ve vztazích mezi státy vlajky v zájmu námořní bezpečnosti.

V článku 6 je stanoveno, že členské státy zajistí, aby byly uchovávány a rychle dostupné alespoň tyto informace týkající se lodí plujících pod jejich vlajkou:

- údaje o lodi,
- data prohlídek,
- identifikace uznaných subjektů zapojených do certifikace a klasifikace lodí,
- identifikace příslušného orgánu, který provedl inspekce lodí podle ustanovení o státní přístavní inspekci, a data těchto inspekci,
- výsledek těchto inspekci,
- informace o námořních nehodách.

Ustanovení čl. 4 odst 2 dále stanoví, že kdykoli další stát vlajky požádá o informace o lodi, která dříve plula pod vlajkou některého členského státu, poskytne tento členský stát neprodleně dožadujícímu se státu vlajky podrobnosti o vzniklých nedostatecích či jakékoli další důležité informace týkající se bezpečnosti. Ustanovení článku 6 písm. g) dále požaduje, aby členské státy uchovávaly záznamy o lodích, které během posledních dvanácti měsíců pluly pod jejich vlajkou.

Většina členských států informace uvedené v článku 6 zpřístupnila veřejnosti. Dokonce i Maďarsko, které již nemá námořní obchodní lodě plující pod jeho vlajkou, potvrdilo, že informace o lodích, které dříve pluly pod jeho vlajkou, zůstávají nadále veřejně přístupné. U deseti členských států lze tyto informace nalézt na internetových stránkách jejich správních orgánů a u několika správ (Belgie, Finsko a Nizozemsko), kde je tato odpovědnost sdílena s agenturou nebo inspektorátem, jsou tyto informace uvedeny na internetových stránkách obou organizací. Nizozemsko skutečně stanovilo, že uznané subjekty, které vykonávají činnost jeho jménem, by měly tyto informace také zveřejnit na svých internetových stránkách.

Nicméně několik správ (Kypr, Portugalsko a Švédsko) vyjádřilo pochybnosti, zda je nezbytné, aby všechny tyto údaje byly k dispozici na veřejných internetových stránkách, a poukázaly na to, že podle směrnice by informace měly být pouze snadno

³

BE, BG, CY, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LUX, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, UK.

přístupné, což umožňuje členským státům určit, zda je veřejná žádost o informace opodstatněná.

Posouzení činnosti členských států

Pokud jde o dostupnost informací a tudíž také o transparentnost činnosti lodí plujících pod vlajkou členského státu, došlo ode dne použitelnosti směrnice ke zlepšení situace. Velký počet členských států již uveřejňuje údaje na webové stránce (webových stránkách) svých správ nebo alespoň potvrdil, že údaje mohou být veřejnosti snadno zpřístupněny. Dále se zdá, že tato činnost byla podnětem k novému posouzení účelnosti vedení námořního rejstříku, což je významný pokrok pro některé členské státy.

4.2. Článek 7 (Audity ve státě vlajky)

Mezinárodní námořní organizace rezolucí A.946 (23) v prosinci 2004 schválila vytvoření a další rozvoj dobrovolného systému auditu členských států IMO (Voluntary IMO Member State Audit Scheme - VIMSAS). Rezoluce A.974 (24) přijatá v prosinci 2005 stanoví rámec a postupy pro tento systém. Cílem auditu je určit, do jaké míry členské státy IMO provádějí a prosazují platné závazné nástroje IMO.

Audit provádějí přední odborníci v oblasti námořnictví z různých námořních správ států IMO, a to formou srovnávacího hodnocení, přičemž součástí je týdenní inspekce příslušné správy. V závěrečné zprávě jsou uvedeny nesrovnalosti nebo zjištěné nedostatky. Dále jsou zde uvedeny také osvědčené postupy, jakož i oblasti pro další rozvoj. Zpráva obsahuje plán nápravných opatření, který byl dohodnut s příslušnou správou za účelem nápravy zjištěných nedostatků.

Směrnice 2009/21/ES stanoví, že členské státy přijmou opatření nezbytná k tomu, aby byla jejich správa alespoň jednou za sedm let podrobena auditu IMO a zveřejní výsledek tohoto auditu v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy o zachování důvěrnosti.

4.2.1. Žádosti o dobrovolný audit IMO

Mezi prvními členskými státy, které v roce 2006 požádaly o audit IMO a které se mu podrobily, bylo Dánsko, Kypr, Španělsko a Spojené království. Spojené království, Francie a Kypr se podílely na rozvoji VIMSAS tým, že se podrobily dřívějšímu screeningu. Prvním oficiálně auditovaným členským státem IMO bylo Dánsko, druhým byl Kypr.

Kromě Portugalska se podrobily auditu všechny pobřežní státy EU, které jsou současně státy vlajky EU. To bylo nedávno potvrzeno v oběžníku organizace IMO věnovanému této otázce⁴. Sedm členských států EU navíc požádalo o druhý audit či má v úmyslu o něj požádat.

4.2.2. Výsledky auditů

Podle většiny členských států vedl audit k pozitivnímu výsledku a pro všechny zjištěné nesrovnalosti, připomínky a nedostatky byl dohodnut plán nápravných opatření. Součástí bylo řešení potřeby strategie ke splnění závazků IMO, aktualizace vnitrostátních právních předpisů, pokynů a kontrolních seznamů, jakož i dohod s uznanými organizacemi; přerozdělení lidských zdrojů a poskytnutí dokladů o

⁴

Oběžník IMO 3372 z 3.5.2013.

školení. Tyto nedostatky byly či jsou řešeny v rámci plánu nápravných opatření. Několik málo členských států uvedlo, že nápravná opatření nebudou moci bezprostředně provést: Belgie uvádí, že tato opatření jsou prováděna pouze v rámci pravomoci federálního státu; v Irsku pokrok v oblasti vnitrostátních právních předpisů týkajících se nynějších úmluv závisí na legislativních prioritách a časovém plánu.

Audity poskytly členským státům, které se jim podrobily, možnost určit oblasti pro možná zlepšení ve své správě a vypracovat způsoby řešení těchto nedostatků. Audity tedy představují vítaný prostředek zvyšování standardů ve správách členských států. Protože audit provádějí rovnocenné subjekty, mohou si osoby zapojené do hodnocení auditu vzájemně vyměňovat zkušenosti, které mohou dále využít ve vlastních správách.

4.2.3. Zveřejňování výsledků

Velká část členských států zveřejnila zprávu z auditu na webových stránkách své správy. Přesto v některých případech není přístup k dokumentu tak snadný. V ostatních členských státech — v Belgii, ve Španělsku, ve Francii a v Irsku je přístup ke zprávě omezen, což je v souladu s tím, že členským státům IMO je poskytnuta volnost, pokud jde o rozsah, v jakém dokument zpřístupní veřejnosti, a také v souladu s omezeními uznanými směrnicí, pokud jde o pravidla pro vnitrostátní důvěrnost.

Posouzení činnosti členských států

Komise chápe zjištění neshod či připomínek jako prostředek pro zlepšení, tak aby správy členských států mohly lépe plnit své povinnosti jako státy vlajky, zejména v souvislosti s námořní bezpečností a ochranou životního prostředí. Členské státy využily plánu nápravných opatření, který byl vypracovaný v návaznosti na audit, ke zlepšení svých činností jako státy vlajky.

Z členských států, které se dosud nepodrobily auditu IMO, má aktivní rejstřík pouze Portugalsko. Komise se bude aktivně zasazovat, aby se Portugalsko zapojilo do systému VIMSAS.

4.3. Článek 8: Certifikovaný systém řízení kvality

Ustanovení čl. 8 odst. 1 vyžaduje, aby každý členský stát do 17. června 2012 vypracoval, zavedl a udržoval systém řízení kvality týkající se operativních částí činností správy prováděné státem vlajky. Tento systém řízení kvality by měl být certifikován v souladu s příslušnými mezinárodními normami kvality.

Většina správ, které poskytly zpětnou vazbu, uvedla, že systém již zavedla a v mnoha případech získala certifikaci ještě v roce 2012. Některé jiné správy, například Řecko, Španělsko, Litva, Lucembursko, Lotyšsko a Spojené království zdůraznily, že měly systémy řízení kvality zavedeny již nějakou dobu před tím, než byl požadavek na certifikaci zaveden směrnicí. Spojené království uvedlo, že je držitelem dřívějších certifikátů QMS podle norem ISO 9001:1994 a ISO 9001:2001. Ostatní státy uvedly, že získaly zvláštní ocenění – Belgie uvedla, že je držitelem certifikátu Corporate Flag State Governance Award. Pro ostatní státy byl certifikační postup velmi užitečný. Polsko uvedlo, že jeho námořní úřady v Gdyni a ve Štětíně získaly certifikaci v roce 2008 a v roce 2009 získal certifikaci třetí úřad ve Šlupsku – tím bylo v roce 2011 dosaženo harmonizace a certifikace systému řízení kvality ve všech úřadech.

Některé členské státy však tento požadavek dosud neprovedly. V některých státech – Maltě, Nizozemsku a Slovinsku bude certifikace provedena pravděpodobně do konce roku 2013 nebo je jako v případě Kypru otevřenou otázkou, zatímco v jiných členských státech nebyla z důvodu nedostatku personálu či zdrojů IT (Irsko) nebo vnitřních správních obtíží (Portugalsko) provedena. Komise se spolu s dotčenými státy aktivně zasazuje za splnění tohoto požadavku. Externí certifikaci systému řízení kvality je další možností, jak zajistit, aby správy členských států jakožto států vlajky mohly poskytovat nejen kvalitní služby svému loďstvu, ale také požadovat a prosazovat nejvyšší bezpečnostní a environmentální normy na mezinárodní úrovni a na úrovni EU. Členské státy se konkrétněji vyjádřily, že splnění tohoto požadavku může rovněž umožnit racionalizaci správy vlajky, lepší využívání lidských zdrojů a uvolnění některých z nich pro další úkoly, jako je např. státní přístavní inspekce.

Komise během legislativního procesu o návrhu směrnice týkající se některých odpovědností států vlajky v oblasti dodržování a prosazování Úmluvy o práci na moři (MLC) z roku 2006 potvrdila, že článek 8 směrnice 2009/21/ES týkající se certifikovaného systému řízení kvality by měl být použitelný na jakékoli provozní činnosti související se státem vlajky, bez ohledu na to, zda vycházejí z IMO či jiných úmluv. Podle názoru Komise se proto požadavek na certifikovaný systém řízení kvality vztahuje na provozní činnosti týkající se provádění úmluvy MLC z roku 2006. To by mělo být zohledněno v prováděcích činnostech členských států.

Posouzení činnosti členských států

Tento požadavek poskytuje další nezávislou kontrolu kvality systémů a postupů, které členské státy používají v rámci svých činností jakožto států vlajky. V této souvislosti byla zaznamenána konkrétní zlepšení. U šesti členských států externí certifikace potvrdila, že již existuje systém řízení jakosti. V případě několika členských států budou výsledky externí certifikace brzy k dispozici, zatímco u Irska a Portugalska se jedná o otevřenou otázku, a Komise bude dotčené státy aktivně sledovat. Externí certifikace všech námořních správ EU pro všechny příslušné mezinárodní úmluvy nebyla proto stále ještě provedena a Komise přijme opatření za účelem zajištění nápravy.

4.4. Článek 8: Černé a šedé listiny

Ustanovení čl. 8 odst. 2 požaduje, aby členské státy, které jsou uvedeny na černé listině nebo které jsou dva roky po sobě na šedé listině zveřejněné v nejnovější výroční zprávě Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, poskytly Komisi zprávu o své činnosti jakožto států vlajky, ve které bude uvedena analýza hlavních důvodů nesouladu, v jehož důsledku došlo k zadržení, jakož i nedostatků, jež vedly k zápisu na černou nebo šedou listinu. O statutu členského státu, který je zařazen na černé či šedé listině, bude rozhodnuto na základě statistických údajů pro lodě každého státu vlajky získaných během tříletého období. Zpráva Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci z roku 2013 tudíž uvádí průměrné výsledky na stát vlajky za období 2010–2012.

V současnosti jsou na šedé listině dva členské státy: Bulharsko a Slovensko. Oba dotčené členské státy poskytly analýzu důvodů svého pokračujícího vyloučení z bílé listiny Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci. V obou případech se počet lodí plujících pod jejich vlajkami od roku 2007 značně snížil: v případě Bulharska o více než dvě třetiny. Slovensko se rozhodlo, že po 1. listopadu 2012 certifikáty svých registrovaných námořních plavidel neobnoví.

I když se v případě Bulharska velikost celkového loďstva zmenšila, nově registrované lodě jsou dokonce starší než již registrované lodě, což zvyšuje průměrné stáří loďstva. Vyššímu průměrnému stáří loďstva odpovídá vyšší počet nedostatků v loďstvu, a to navzdory zvýšeným kontrolám státu vlajky na jednu loď. Bulharsko nyní vytvořilo seznam sedmi opatření k nápravě situace.

Členské státy uvedly následující osvědčené postupy, které mohou být provedeny za účelem zařazení na bílou listinu:

- Kontroly státu vlajky berou při kontrole plavidel plujících pod jejich vlajkou v úvahu kritéria Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci.
- Lodě nejsou registrovány, pokud byly ve dvou předchozích letech členskými státy Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci nebo Tokijského memoranda o porozumění či pobřežní policií Spojených států zadrženy více než třikrát.
- Zadržené lodě jsou povinny informovat ministerstvo nebo uznanou organizaci a budou podrobeny zvláštní kontrole, dodatečným inspekcím a auditům.
- Provozovatelé lodí, u kterých se vyskytují nedostatky, musí o důvodech nedodržení předpisů informovat příslušné orgány.
- Stát vlajky provádí cílené kontroly lodí plujících pod jeho vlajkou, jakmile tyto lodě vplují do přístavu státu vlajky.
- Malé lodě se vyzývají, aby se dobrovolně podrobily kontrolám.

Celkově lze konstatovat, že v období před zavedením směrnice a poté došlo u lodí plujících pod vlajkami členských států EU ke značnému zlepšení. Počet členských států a kandidátských zemí, které jsou vedeny na **šedé listině** Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, se za poslední čtyři roky snížil ze šesti na v současné době dva členské státy, přičemž na **černé listině** není v současné době žádný členský stát.

Při vypracování černých, šedých a bílých listin je u států s malými flotilami obtížnější stanovit vhodnou metodu, která by umožnila porovnat činnost loďstva. Ze statistických důvodů může mít jediná státní přístavní inspekce se špatným výsledkem u těchto států nepřiměřeně negativní dopad na hodnocení státu vlajky, protože špatný výsledek na základě malého počtu kontrolovaných lodí nemůže být zmírněn jinými dobrými výsledky. V bodě odůvodnění 15 směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci jsou tyto obtíže uznány, avšak žádný členský stát dosud nevytvořil způsob hodnocení činnosti, který by byl přijatelný pro všechny a který by byl srovnatelný v rámci různých orgánů státních přístavních inspekcí. Na základě Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci byla vytvořena pracovní skupina (TF 31), která se zabývá otázkami provádění současného nového systému státních přístavních inspekcí, přičemž v rámci EU byla vytvořena paralelní skupina, které se budou mimo jiné touto otázkou také zabývat.

Posouzení činnosti členských států

Pro období, které je pro zprávu relevantní (2010–2012), není z původních sedmi členských států nebo kandidátských zemí (AT, LT, LV, PL a SK, plus BG a RO), u nichž bylo v registrech zjištěno velké množství nevyhovujících lodí, žádný nyní na černé listině a pouze dva státy zůstávají na šedé listině. To představuje značný pokrok v úsilí přesvědčit všechny členské státy, aby pro své lodě zajistily dodržování

povinností států vlajky. Šest ze seznamu deseti nejdůležitějších států vlajky na nejnovější bílé listině je členskými státy EU, přičemž patnáct z nich patří mezi třicet nejdůležitějších států vlajky. Komise bude nadále sledovat pokrok dvou zbývajících členských států EU, které jsou stále na šedé listině.

4.5. Ratifikace mezinárodních úmluv

Dne 9. prosince 2008 všechny členské státy učinily prohlášení, kterým přijaly pevný závazek, že nejpozději do 1. ledna 2012 vyjádří svůj souhlas, že budou vázány určitým počtem mezinárodních úmluv, které jsou uvedeny v příloze této zprávy. Členské státy rovněž přijaly závazek, že se nejpozději do 1. ledna 2013 budou vázat Nairobskou mezinárodní úmluvou o odstraňování vraků lodí z roku 2007, nebo v případě vnitrozemských zemí, že přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby lodě plující pod jejich vlajkou byly držiteli certifikátu vydaného smluvní stranou úmluvy.

V písemném oznámení ze dne 29. listopadu 2010, které bylo předáno Radě, Komise připomněla členským státům jejich předchozí závazek a jmenovala ty členské státy, které dosud neratifikovaly některé z mezinárodních úmluv, a vyzývá ministry, aby splnili závazky přijaté členskými státy ve stanovené lhůtě. Stav ratifikace mezinárodních úmluv jednotlivými členskými státy v roce 2010 a v roce 2013 je uveden v tabulkách 1 a 2 přílohy.

Kromě úmluv, k jejichž ratifikaci se členské státy ve svém prohlášení původně zavázaly, si Komise vyžádala informace o ratifikaci Úmluvy HNS⁵ z roku 1996 a jejího protokolu z roku 2010, jakož i Úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci na moři (MLC) z roku 2006, jejichž některé prvky byly převzaty do právních předpisů EU prostřednictvím směrnice 2009/13/ES⁶. Ty jsou rovněž uvedeny v tabulkách 1 a 2 přílohy.

Jednotlivé členské státy informovaly také o svém stanovisku k jiným úmluvám, jako je Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 2002, Úmluva o nakládání s lodní zátěžovou vodou z roku 2001 a Hongkongská úmluva o recyklaci lodí z roku 2009.

Připomínky Komise

Členské státy své závazky, že budou souhlasit s tím, že budou vázány úmluvami uvedenými v jejich prohlášení, obecně plní, avšak zdá se, že dva vnitrozemské členské státy nepodnikly aktivní kroky k ratifikaci protokolů určitých úmluv (SOLAS, Mezinárodní úmluva o nákladové značce) z roku 1988. Je pozoruhodné, že Nairobskou úmluvu o odstraňování vraků z roku 2007, která v roce 2010 nebyla ratifikována žádným z členských států, ratifikovaly nyní 3 členské státy a u 12 členských států proces ratifikace probíhá. Podobná situace je patrná také u Úmluvy HNS z roku 1996 a jejího protokolu z roku 2010, kterou již ratifikovaly 4 členské státy a 12 států přijímá opatření k její ratifikaci. Ratifikace a přípravy na ratifikaci jsou známkou pozitivního vývoje, ačkoli by si členské státy měly být vědomy toho, že lhůty, k nimž se zavázaly v roce 2009, již uplynuly, a měly by tedy své úsilí

⁵ Mezinárodní úmluva o odpovědnosti a náhradě za škodu v souvislosti s přepravou nebezpečných a škodlivých látek po moři.

⁶ Směrnice Rady 2009/13/ES ze dne 16. února 2009, kterou se provádí dohoda k Úmluvě o práci na moři z roku 2006 uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a kterou se mění směrnice 1999/63/ES.

znásobit, aby svým prohlášením dostály. Komise v této souvislosti navrhla jako motivaci při poslední revizi směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci odpovídající mechanismus, který však zákonodárce EU nakonec zamítl.

Úmluvu o práci na moři z roku 2006 ratifikovalo již čtrnáct členských států a očekává se, že všechny zbývající členské státy je budou rychle následovat. Ustanovení o systémech řízení kvality, která se vztahují na všechny provozní činnosti týkající se států vlajky, se budou vztahovat rovněž na úmluvy uzavřené mimo rámec IMO, jako je například úmluva MLC, takže ratifikace úmluvy MLC členským státem se stává o to důležitější. Dále, aby se zajistilo řádné prosazování směrnice 2009/13/ES, kterou se provádí dohoda k Úmluvě o práci na moři z roku 2006 uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF), bude brzy přijata směrnice o některých závazcích států vlajky pro dodržování a prosazování Úmluvy o práci na moři z roku 2006. Tato směrnice má zajistit, aby lodě plující pod vlajkami členských států EU dodržovaly části úmluvy MLC, které byly provedeny směrnicí 2009/13/ES.

Komise hodlá na mezinárodní úrovni aktivněji postupovat v příslušných námořních organizacích, ve kterých jsou takové úmluvy spravovány.

5. CELKOVÉ POSOUZENÍ ČINNOSTI ČLENSKÝCH STÁTŮ JAKOŽTO STÁTŮ VLAJKY

Požadavek směrnice týkající se snadno dostupných informací a transparentnosti údajů o výkonu lodí plujících pod vlajkami členských států je široce uplatňován a může pomoci při usnadňování převodu plavidel mezi registry. Veškeré případné nedostatky ve flotile jsou rovněž snáze zjištělné a je stanovena potřeba nápravných opatření.

Pokud jde o inspekci států vlajky IMO, díky tomu, že zpráva je veřejně dostupná, poskytují členské státy otevřené informace o svých silných i slabých stránkách a prostředcích, kterými jsou slabé stránky řešeny. Stávají se více veřejně odpovědnými a mohou mít zájem na interních postupech k odstranění nedostatků, aby mohly plnit své závazky.

Požadavek na certifikovaný systém řízení kvality může být také příležitostí k racionalizaci správy vlajky a lepšímu využívání lidských zdrojů.

Postupné odstraňování členských států EU z černých a šedých listin Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci z roku 2007 a z dalších let je známkou toho, že námořní správy berou své závazky vážně, tak že žádný ze dvou zbývajících členských států na těchto listinách již nemá ve svém rejstříku žádná námořní plavidla.

Pokud jde o mezinárodní námořní úmluvy, pobřežní státy postupovaly v procesu ratifikace aktivně, ačkoli jimi deklarované lhůty pro přistoupení ke zvláštním úmluvám nebyly vždy dodrženy. Tato angažovanost je důležitá pro včasný vstup těchto nástrojů v platnost a pro zajištění rovných podmínek v oblasti námořních záležitostí na celosvětové úrovni. Jedná se rovněž o známku závazku vůči cílům úmluv a zajišťuje, že státy vlajky EU udržují vysokou úroveň v každé oblasti, na niž se úmluvy vztahují.

6. ZÁVĚR

Většina členských států v současné době dodržuje požadavky stanovené ve směrnici 2009/21/ES a Komise vyzývá členské státy, aby zajistily, že tato úroveň závazků bude zachována a že bude dosaženo dalšího pokroku.

Pokračující vysoká úroveň výkonnosti je nyní ještě potřebnější, protože dne 20. srpna 2013 vstoupila v platnost nová důležitá pravidla v oblasti životních a pracovních podmínek námořníků, a to prostřednictvím Úmluvy o práci na moři (MLC) z roku 2006 a směrnice 2009/13/ES, která zahrnuje významné prvky úmluvy MLC. Role a povinnosti států vlajky EU, pokud jde o kontrolu dodržování minimálních životních a pracovních podmínek námořníků, budou po vstupu směrnice 2009/13/ES v platnost značně rozšířeny.

Role uznaných organizací a jakýchkoli dalších organizací, které jsou státy vlajky pověřeny úlohou kontroly v oblasti úmluvy MLC a směrnice 2009/13/ES, bude muset být státy vlajky EU pečlivě posouzena. Pro řádné vymáhání budou mít zásadní význam znalosti organizací týkající se těchto specifických otázek, což je dalším důvodem pro zajištění, aby platné systémy řízení kvality zahrnovaly také tyto nové odpovědnosti států vlajky.

V okamžiku přijetí směrnice 2009/21/ES Komise vyjádřila své politování nad tím, že její původní návrh⁷ týkající se dodržování požadavků států vlajky nebyl členskými státy přijat. Pokud to v budoucnosti okolnosti budou vyžadovat, může Komise zvážit opodstatněnost dalších opatření za účelem zajištění, aby členské státy nadále účinně a důsledně plnily své závazky jakožto státy vlajky. S ohledem na tuto skutečnost Komise členské státy vyzývá, aby pokračovaly ve své práci v plném souladu se současnou směrnicí.

⁷

KOM (2005) 586 v konečném znění z 23.11.2005

Příloha

Tabulka 1

Stav ratifikace příslušných úmluv IMO ze strany členských států k 30. září 2010

(Zdroj: Dokument Rady 15978/1/10 Rev ze dne 29. listopadu 2010)

	Úmluva SOLAS z roku 1974	Protokol SOLAS z roku 1978	Protokol SOLAS z roku 1988	MARPOL 73/78 (Příloha I/II)	MARPOL 73/78 (Příloha III)	MARPOL 73/78 (Příloha IV)	MARPOL 73/78 (Příloha V)	Protokol MARPOL z roku 1997 (Příloha VI)	Úmluva STCW z roku 1978	Úmluva o nákladové značce z roku 1966	Protokol k nákladové značce z roku 1988	Úmluva o vyměňování lodí z roku 1969	Úmluva COLREG z roku 1972	Protokol CLC z roku 1992	Protokol o fondu z roku 1992	Protokol o fondu z roku 2003	Úmluva LLMC z roku 1976	Protokol LLMC z roku 1996	Úmluva o ropných palivech 01	NAIROBI WRC 2007	Úmluva HNS z roku 1996	Protokol HNS z roku 2010	Úmluva o práci na moři z roku 2006	
Pobřežní státy (23)																								Celkem (23)
Belgie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Bulharsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	18
Chorvatsko *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	19
Kypr	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Dánsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Estonsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Finsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Francie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Německo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Řecko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Irsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Itálie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Lotyšsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					18
Litva	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	x	x	x	x					15
Nizozemsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Polsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Portugalsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Rumunsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Slovinsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Španělsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Švédsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					17
Spojené království	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Mezisoučet (23)	23	23	23	23	23	22	23	22	23	23	23	23	23	23	23	22	19	16	17	0	0	0	3	
Vnitrozemské státy (5)																								
Rakousko	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Česká republika	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Maďarsko	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					16
Lucembursko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Slovensko	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x											12
Mezisoučet (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	
Celkem (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	3	

*včetně Chorvatska (kandidátská země) a Úmluvy HNS z roku 1996 a protokolu z roku 2010, jakož i Úmluvy o práci na moři z roku 2006 s cílem usnadnit porovnání s tabulkou 2.

Tabulka 2

Stav ratifikace mezinárodních úmluv, které jsou relevantní pro úmluvy IMO a mezinárodní úmluvy ILO ze strany členských států

(Zdroj: (IMO, stav úmluv ke dni 30. června 2013 a ILO, stav úmluv MLC ke dni 30. června 2013)

	SOLAS Convention 74	Protokol SOLAS z roku 1978	Protokol SOLAS z roku 1988	MARPOL 73/78 (Příloha I/II)	MARPOL 73/78 (Příloha III)	MARPOL 73/78 (Příloha IV)	MARPOL 73/78 (Příloha V)	Protokol MARPOL z roku 1997 (Příloha VI)	Úmluva STCW z roku 1978	Úmluva o nákladové značce z roku 1966	Protokol k nákladové značce z roku 1988	Úmluva o vyměňování lodí z roku 1969	Úmluva COLREG z roku 1972	Protokol CLC z roku 1992	Protokol o fondu z roku 1992	Protokol o fondu z roku 2003	Úmluva LLMC z roku 1976	Protokol LLMC z roku 1996	Úmluva o ropných palivách 01	NAIROBI WRC 2007	Úmluva HNS z roku 1996	Protokol HNS z roku 2010	Úmluva o práci na moři (MLC)	Celkem (23)
Pobřežní státy (23)																								
Belgie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x					18
Bulharsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	20
Chorvatsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Kypr	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x	20
Dánsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Estonsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Finsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Francie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Německo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x			x	20
Řecko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Irsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					19
Itálie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					17
Lotyšsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Litva	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				x	18
Nizozemsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	20
Polsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	20
Portugalsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								16
Rumunsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x					17
Slovinsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x			18
Španělsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Švédsko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x				x	19
Spojené království	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	d	x	x	x				19
Mezisoučet (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	19		21	22	3	3	0	14	
Vnitrozemské státy (5)																								
Rakousko	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Česká republika	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x											10
Maďarsko	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x			18
Lucembursko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x				x	19
Slovensko	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											13
Mezisoučet (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	1	0	1	
Celkem (28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20		23	24	3	4	0	14	

Poznámka: včetně Chorvatska, které je od 1. července 2013 členským státem.