



Брюксел, 18.12.2013 г.  
COM(2013) 916 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**относно прилагането на Директива 2009/21/ЕО относно спазването на  
изискванията за държавата на знамето**

(текст от значение за ЕИП)

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

## относно прилагането на Директива 2009/21/ЕО относно спазването на изискванията за държавата на знамето

(текст от значение за ЕИП)

### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 2009/21/ЕО относно спазването на изискванията за държавата на знамето<sup>1</sup> е част от пакет от мерки, известен като „третият пакет мерки за морска безопасност“, приет през март 2009 г. с цел подобряване на конкурентоспособността в сектора, като се облагодетелстват само онези оператори, които спазват правилата за морска безопасност, както и за засилване на натиска върху собствениците на кораби, които не отговарят на стандартите.

Настоящата директива има две цели:

- а) да се гарантира, че държавите членки изпълняват ефективно и последователно задълженията си като държави на знамето, по-специално като се въвежда задължително системата на Международната морска организация за одит на държавите на знамето съгласно законодателството на ЕС, както и сертифициране на оперативните системи за управление от страна на националните морски власти; и
- б) да се повиши безопасността и да се предотврати замърсяването от кораби, плаващи под знамето на държава членка, по-специално като се гарантира, че нито един от тях няма да бъде включен в черния списък или в сивия списък на Парижкия меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол.

Въведените с посочената Директива изисквания, наложени на държавите членки като държави на знамето, са представени в раздел 4 на настоящия доклад заедно със забележките на Комисията.

Държавите членки също така изготвиха съвместна декларация, с която изразиха съгласието си да бъдат обвързани с международни конвенции, с които се налагат задължения на държавите на знамето, както и да прилагат Кодекса на Международната морска организация (ММО) относно прилагането на нейните задължителни инструменти, предназначени да се гарантира, че националните органи разполагат с необходимите ресурси и правомощия като държави на знамето, за да могат да поемат своите международни задължения.

### 2. ТРАНСПОНИРАНЕ

Десет държави членки<sup>2</sup> транспонираха Директивата в срок, т.е. до 17 юни 2011 г. (1 юли 2013 г. за Хърватия), 11 направиха това до края на 2011 г., докато останалата част от държавите членки надвишиха крайния срок за транспониране

<sup>1</sup> ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132.

<sup>2</sup> Белгия, Германия, Дания, Испания, Финландия, Хърватия, Малта, Нидерландия, Румъния, Швеция

с повече от шест месеца. Така че голям брой държави членки са извършили транспонирането в рамките на или близо до крайния срок.

### **3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДОКЛАДА**

В член 9 от Директивата от Комисията се изисква да представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на тази Директива, който да включва оценка на показателите на държавите членки като държави на знамето.

За настоящия доклад допринася информацията, получена от 25 държави — членки на ЕС<sup>3</sup>.

### **4. ЗАБЕЛЕЖКИ НА КОМИСИЯТА И НАСТОЯЩО СЪСТОЯНИЕ**

#### **4.1. Прилагане на членове 4 и 6 по отношение на прозрачността при прехвърлянето на кораб, плаващ под знамето на държава членка**

В член 4 се изисква държавите членки да гарантират, че плаващите под тяхно знаме кораби отговарят на приложимите международни правила и разпоредби. В него също така се определят основните проверки за безопасност, когато даден кораб променя знамето, под което плава, и се изисква бързо предоставяне на данни относно неизправности и информация, свързана с безопасността, на получаващата държава на знамето, когато даден кораб се прехвърля. В рамките на съображенията, съображение 6 се отнася до подобни разпоредби относно прехвърлянето на кораби, препоръчани от Международната морска организация (ММО) в нейно циркулярно писмо MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 от 20 декември 2004 г. относно прехвърлянето на кораби между държавите. Целта е да се повиши прозрачността в отношенията между държавите на знамето в интерес на морската безопасност.

По отношение на корабите, плаващи под знамето на държава членка, в член 6 се определя минималното количество информация, която трябва да се съхранява и да бъде лесно достъпна. Тя включва:

- данни за кораба;
- датите на извършване на прегледите;
- идентификация на признатите организации (ПО), участвали в издаването на сертификата и в класификацията;
- идентификация на компетентен орган за държавен пристанищен контрол, който е извършвал проверки на кораба, и датите на проверките;
- резултатите от тези проверки;
- информация за морски произшествия.

Освен това в член 4, параграф 2 се посочва, че когато друга държава на знамето поиска информация относно кораб, който преди това е плавал под знамето на държава членка, последната предоставя незабавно подробности относно неотстранени неизправности, както и всякаква друга информация, свързана с безопасността, на искащата информация държава на знамето. В член 6, буква ж)

---

<sup>3</sup> Белгия, България, Кипър, Германия, Дания, Естония, Гърция, Испания, Финландия, Франция, Унгария, Ирландия, Италия, Литва, Люксембург, Латвия, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Румъния, Швеция, Словения, Словакия, Обединено кралство.

също се изисква държавите членки да съхраняват записи за корабите, плавали през предходните 12 месеца под тяхно знаме.

Повечето държави членки са осигурили публичен достъп до включената в член 6 информация. Дори Унгария, която вече не притежава морски търговски кораби, плаващи под нейно знаме, е потвърдила, че информацията относно плавателните съдове, плавали преди това под нейно знаме, продължава да бъде публично достъпна. За десет държави членки информацията може да бъде намерена на уебсайтовете на техните администрации, а по отношение на няколко администрации (Белгия, Финландия и Нидерландия), при които тази отговорност се поделя с агенция или инспекторат, информацията може да бъде намерена на уебсайтовете и на двете организации. Всъщност Нидерландия е предвидила, че признатите организации, които действат от нейно име, също следва да предоставят такава информация на своите уебсайтове.

Няколко администрации обаче (Кипър, Португалия и Швеция) оспориха необходимостта всички тези данни да бъдат публикувани на публични уебсайтове, като посочиха, че Директивата единствено предвижда, че данните следва да бъдат лесно достъпни, което позволява на държавите членки да определят целесъобразността на всяко публично искане за информация.

#### **Оценка на показателите на държавите членки**

От гледна точка на наличието на информация, а оттам и на прозрачността в качествата на корабите, плаващи по знамето на дадена държава членка, ситуацията стана по-ясна след датата на прилагане на Директивата, като има голям брой държави членки, които публикуват информация на уебсайтовете на своите администрации или поне потвърждават, че **може да бъде осигурен лесен публичен достъп до тази информация**. Освен това изглежда този опит е насърчил извършването на повторна оценка на целесъобразността на поддържането на морски регистър в някои държави членки, което представлява значително развитие.

#### **4.2. Член 7 (Одит на държавата на знамето)**

С Резолюция А.946(23) през декември 2004 г. ММО одобри създаването и по-нататъшното развитие на система за доброволен одит на държавите — членки на ММО (VIMSAS). В приетата през декември 2005 г. Резолюция А.974(24) се определят рамката и процедурите за системата. Целта на резолюцията е да определи степента, в която държавите — членки на ММО, прилагат и изпълняват приложимите задължителни правни инструменти на ММО.

Одитът се извършва от старши експерти по морско дело, привлечени от морските администрации на различни държави членки на ММО, и се провежда под формата на партньорска проверка, включваща едноседмична проверка на съответната администрация. В окончателния доклад се подчертават всички несъответствия или наблюдавани слабости. В него също така се посочват най-добрите практики, както и областите за по-нататъшно развитие. Докладът съдържа също договорен с администрацията план за коригиращи действия с цел справяне с всички установени слабости.

В Директива 2009/21/ЕО се предвижда държавите членки да предприемат необходимите мерки за извършване на одит на техните администрации от ММО

поне веднъж на седем години и да публикуват резултата в съответствие с действащото национално законодателство относно поверителността.

#### 4.2.1. *Искания за доброволен одит от ММО*

Редица държави членки бяха сред първите, които поискаха да бъдат и бяха одитирани от ММО през 2006 г., а именно Дания, Кипър, Испания и Обединеното кралство. Обединеното кралство, Франция и Кипър участваха в разработването на системата за доброволен одит на държавите — членки на ММО (VIMSAS), като преминаха проверка на по-ранен етап. Дания беше първата държава — членка на ММО, на която беше направен официален одит, а втората бе Кипър.

С изключение на Португалия бяха одитирани всички крайбрежни държави на знамето, членуващи в ЕС. Това се потвърждава от неотдавнашно циркулярно писмо на ММО по този въпрос<sup>4</sup>. Освен това седем държави — членки на ЕС са поискали или възнамеряват да поискат втори одит.

#### 4.2.2. *Резултат от одитите*

Повечето държави членки показаха положителен резултат от одита, като се споразумяха за план за коригиращи действия за всички установени несъответствия, забележки и слабости. Това включваше разглеждане на необходимостта от стратегия за изпълнение на задълженията към ММО, актуализиране на националното законодателство, насоки и контролни листове, както и споразумения с признати организации; преразпределение на човешки ресурси и предоставяне на удостоверения за обучение. Подобни неизправности са преодолені или се преодоляват посредством план за коригиращи действия. Някои от държавите членки посочиха, че е възможно средствата за осъществяване на коригиращите действия да не са непосредствено налични, например Белгия посочва, че такива действия се предприемат до степенята, до която федералната държава притежава правомощията да направи това; по отношение на Ирландия напредъкът във връзка с националното законодателство относно неизпълнени конвенции зависи от законодателните приоритети и графика.

Одитите са предоставили на одитираните държави членки възможността да определят областите за възможни подобрения в своите администрации и да определят начините за справяне с тези слабости. По този начин одитите представляват средство за повишаване на стандартите в рамките на администрациите на държавите членки, което може само да бъде приветствано. Тъй като одитът се извършва от партньори, той може да се разглежда като взаимно обучение за тези, които участват в оценката на одита, което след това могат да приложат в своите собствени администрации.

#### 4.2.3. *Публикуване на резултати*

Голяма част от държавите членки предоставят доклада от одита на уебсайта на своята администрация. Въпреки това в някои случаи достъпът до документа не е толкова лесен. При други държави членки като Белгия, Испания, Франция и Ирландия, достъпът до доклада е ограничен в съответствие със свободата, предоставена на държавите — членки на ММО, по отношение на степенята, до която следва да бъде осигурен публичен достъп до документа, а също и в

<sup>4</sup> Циркулярно писмо 3372 на ММО от 3.5.2013 г.

съответствие с признатите в Директивата граници по отношение на правилата за национална поверителност.

#### **Оценка на показателите на държавите членки**

Комисията разглежда всички установени несъответствия или забележки като средства за подобряване, така че администрациите на държавите членки могат по-добре да изпълняват своите задължения като държави на знамето, по-специално по отношение на морската безопасност и опазването на околната среда. С цел подобряване на своите действия като държави на знамето държавите членки са използвали план за коригиращи действия, изготвен въз основа на одита.

От държавите членки, които не са одитирани от ММО, единствено Португалия има активен регистър. Комисията ще продължи активно да води разговори с Португалия, за да се присъедини към системата за доброволен одит на държавите — членки на ММО (VIMSAS).

#### **4.3. Член 8: Сертифицирана система за управление на качеството**

В член 8, параграф 1 се изисква разработването, въвеждането и поддържането на система за управление на качеството за оперативните аспекти на дейностите, свързани с държавата на знамето в рамките на администрацията, като тази система трябва да бъде въведена до 17 юни 2012 г. Такава система следва да бъде сертифицирана по международните стандарти.

Повечето администрации, които са предоставили обратна информация, посочиха, че вече са направили това, като повечето са сертифицирани през 2012 г. Някои държави, например Гърция, Испания, Литва, Люксембург, Латвия и Обединеното кралство, подчертаха, че за определен период от време са разполагали с въведени системи за управление на качеството преди въведеното с Директивата изискване за сертифициране, като Обединеното кралство е притежавало предишни сертификати за система за управление на качеството по ISO 9001:1994 и ISO 9001:2001. Някои държави посочиха, че са получили специално отличие — Белгия отбеляза, че е носител на наградата за корпоративно управление като държава на знамето. За други процесът е имал полезен ефект: Полша отбеляза, че нейните морски служби в Гдиня (Gdynia) и Шчечин (Szczecin) са били сертифицирани през 2008 г., а третата ѝ служба в Слупск (Słupsk) е получила сертификат през 2009 г., като по този начин през 2011 г. е постигнато хармонизиране и сертифициране на системата за управление на качеството във всички служби.

От друга страна, някои държави членки все още не са изпълнили това изискване. Някои от тях — Малта, Нидерландия и Словения, очакват да получат сертифициране до края на 2013 г., а въпросът с Кипър остава висящ, докато в други държави по този въпрос не се работи или поради липсата на персонал и ИТ ресурси (Ирландия), или поради вътрешни административни затруднения (Португалия). Комисията следи внимателно държавите членки, за които се отнася това изискване. Външното сертифициране на системата за управление на качеството предоставя още едно средство, чрез което да се гарантира, че администрациите на държавите членки като държави на знамето са в състояние не само да предоставят качествени услуги на своя флот, но също така да изискват и налагат най-високите стандарти за безопасност и опазване на околната среда както на международно равнище, така и на равнището на ЕС.

Държавите членки са отбелязали, че от практическа гледна точка изпълнението на това изискване може също така да даде възможност за рационализиране на управлението на знамето, като се подобри използването на човешките ресурси и част от тях се освободят за изпълнението на други задачи, например държавен пристанищен контрол.

По време на законодателния процес по предложението за директива относно спазването и изпълнението от страна на държавата на знамето на определени отговорности съгласно Морската трудова конвенция (МТК) от 2006 г. Комисията заяви, че член 8 от Директива 2009/21/ЕО във връзка със сертифицираната система за управление на качеството следва да се прилага по отношение на всички оперативни дейности, свързани с държавата на знамето, независимо дали се основават на ММО или на други конвенции. Следователно от гледна точка на Комисията изискването за сертифицирана система за управление на качеството се прилага за тези оперативни дейности, които са свързани с прилагането на МТК от 2006 г. Ето защо това следва да намери отражение в дейностите по изпълнение на държавите членки.

#### **Оценка на показателите на държавите членки**

Това изискване предвижда друга независима проверка на качеството на системите и процедурите, използвани от държавите членки, когато действат като държави на знамето. Съобщава се за конкретни подобрения. За шест държави членки външното сертифициране потвърди, че вече е въведена система за управление на качеството. За някои други държави членки външно сертифициране се очаква в най-кратки срокове, докато за Ирландия и Португалия този въпрос е висящ и Комисията ще продължи активно да води разговори със съответните държави членки. Следователно външното сертифициране на всички морски администрации в ЕС за всички съответни международни конвенции все още не е изпълнено и Комисията ще предприеме действия, за да гарантира коригирането на това положение.

#### **4.4. Член 8: Черен и сив списък**

В член 8, параграф 2 се изисква тези държави членки, които фигурират в черния списък или фигурират за две последователни години в сивия списък, публикувани в актуалния годишен доклад на Парижкия меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол (ПМР), да представят на Комисията доклад относно своите показатели като държави на знамето, в който ще се установяват и анализират основните причини за липсата на съответствие, довели до задържанията и неизправностите, изразени с включването в черния или сивия списък. Включването на дадена държава членка в черния или сивия списък се определя въз основа на статистически данни за корабите на всяка държава на знамето в рамките на тригодишен период. Така че докладът на ПМР за 2013 г. включва средните резултати за всяка държава на знамето за периода 2010—2012 г.

Понастоящем в сивия списък са включени две държави: България и Словакия. И двете въпросни държави членки са представили анализ на причините за продължаващото си изключване от белия списък на държавите по ПМР. И в двата случая от 2007 г. насам броят на плавателните съдове, плаващи под знамето на тези държави, значително е намалял: в случая с България — с повече

от 2/3. Словакия взе решение след 1 ноември 2012 г. да не подновява сертификатите на своите регистрирани морски кораби.

Въпреки че като цяло флотът на България е намалял, новорегистрираните кораби са дори по-стари от тези, които вече са регистрирани, като по-този начин се увеличава средната възраст на флота. По-големият брой неизправности във флота отразява по-голямата средна възраст въпреки увеличението брой проверки за всеки кораб на държавата на знамето. Понастоящем България е изготвила списък със седем действия за коригиране на това положение.

Държавите членки посочиха следните най-добри практики, които могат да бъдат приложени с цел придобиване на статут за включване в белия списък:

- при проверки на държавата на знамето, когато се правят прегледи на плавателните съдове, плаващи под знамето на съответната държава, се вземат под внимание критериите на ПМР;
- не се регистрират кораби, ако през предходните две години са били задържани повече от три пъти от държави членки на Парижкия меморандум за разбирателство или на Меморандума за разбирателство от Токио, или от бреговата охрана на САЩ;
- от задържаните кораби се изисква да докладват на министерството или на друга призната организация и да приемат специално посещение, допълнителни проверки и одити;
- от операторите на плавателни съдове с установени неизправности се изисква да се отчетат пред компетентните органи във връзка с причините за липсата на съответствие от тяхна страна;
- целеви проверки на плавателни съдове, плаващи под знамето на дадена държава, при влизане в пристанище на държавата на знамето;
- по-малките кораби се насърчават да преминават проверки, които са извън задължителните.

Като цяло се наблюдава значително подобрене при корабите на членуващите в ЕС държави на знамето в периода до и след въвеждането на Директивата. През последните четири години броят на държавите членки и на съответните страни кандидатки, включени в *сивия списък* на ПМР, е намалял от шест до сегашните две държави членки, а в *черния списък* не е включена нито една държава членка.

При изготвянето на черния, сивия и белия списък има затруднения, свързани с държави с по-малки флотове, когато се определя приемлив метод, въз основа на който може да бъде направено сравнение на показателите на флотите. По статистически причини при такива държави един-единствен слаб резултат от държавния пристанищен контрол може да окаже прекомерно отрицателно въздействие върху показателите на държавата на знамето — тъй като флотът е малък, лошият резултат не може да се компенсира с други, добри резултати, поради малкия брой кораби за проверка. В действителност в съображение 15 от Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол тези затруднения се признават. При все това досега нито една държава членка не е определила начин за оценка на показателите, който да е приемлив за всички и съпоставим за различните органи за държавен пристанищен контрол. ПМР създаде работна група (TF 31), която да разгледа въпросите, свързани с



прилагането на настоящия режим за нова проверка в рамките на държавния пристанищен контрол, като успоредно с това в рамките на ЕС бе създадена втора работна група, която също ще разгледа този въпрос, наред с други.

#### **Оценка на показателите на държавите членки**

За последния период, отчетен през 2013 г., а именно 2010—2012 г., от първоначалните седем държави членки или страни кандидатки (Австрия, Литва, Латвия, Полша и Словакия плюс България и Румъния), за които бе отбелязано, че имат значителен брой несъответстващи кораби в своите регистри, понастоящем нито една не е в черния списък и само две държави остават в сивия списък. Това бележи значителен напредък в насърчаването на държавите членки да предприемат мерки във връзка с необходимостта от гарантиране на съответствието на корабите под тяхно знаме. Шест от първите десет държави на знамето, включени в последния бял списък, са държави — членки на ЕС, като общият им брой сред първите 30 държави на знамето е 15. Комисията ще продължи да наблюдава напредъка на другите две държави — членки на ЕС, които все още фигурират в сивия списък.

#### **4.5. Ратифициране на международни конвенции**

На 9 декември 2008 г. всички държави членки направиха декларация, съгласно която поемат твърд ангажимент най-късно до 1 януари 2012 г. да изразят съгласието си да бъдат обвързани от определен брой международни конвенции, както е посочено в приложението към настоящия доклад. Държавите членки също така поеха ангажимент да изразят най-късно до 1 януари 2013 г. съгласието си да бъдат обвързани от Международната конвенция от Найроби от 2007 г. за отстраняване на потънало имущество, или когато става въпрос за държави без излаз на море, да вземат необходимите мерки, за да гарантират, че корабите, плаващи под тяхно знаме, притежават сертификат, издаден от страна по конвенцията.

С нота от 29 ноември 2010 г., предоставена на Съвета, Комисията напомни на държавите членки за предишните им ангажименти, имайки предвид тези държави членки, които все още не са ратифицирали определени международни конвенции, и призова министрите да изпълнят своевременно ангажиментите, поети от държавите членки. Състоянието по отношение на ратифицирането на международните конвенции от всяка държава членка през 2010 г. и 2013 г. е показана съответно в таблици 1 и 2 от приложението.

Освен във връзка с конвенциите, които държавите членки в своята декларация първоначално са поели ангажимент да ратифицират, Комисията поиска информация относно ратифицирането на Конвенцията HNS<sup>5</sup> от 1996 г. и протокола към нея от 2010 г., както и относно Морската трудова конвенция на МОТ (МТК) от 2006 г., елементи от която са въведени в законодателството на ЕС чрез Директива 2009/13/ЕО<sup>6</sup>. Те също са отразени в таблици 1 и 2 от приложението.

<sup>5</sup> Международна конвенция относно отговорността и обезщетенията за причинени вреди при превоза на опасни и вредни вещества по море.

<sup>6</sup> Директива 2009/13/ЕО от 16.2.2009 г. за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. и за изменение на Директива 1999/63/ЕО.

На последно място, отделни държави членки се позоваха на своята позиция по други конвенции, като например Атинската конвенция от 2002 г. относно превоза на пътници и личния им багаж по море, Конвенцията за управление на баластните води от 2001 г. и Конвенцията от Хонг Конг от 2009 г. за рециклиране на кораби.

#### **Забележки на Комисията**

Държавите членки като цяло са се придържали към поетите от тях ангажменти да изразят своето съгласие да бъдат обвързвани с конвенциите, включени в тяхната декларация, като изглежда само две от държавите членки, които нямат излаз на море, не са предприели активни стъпки за ратифициране на протоколите към определени конвенции (SOLAS — Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море, Load Lines — Международна конвенция за товарните водолинии), датиращи от 1988 г. Забелязва се, че по отношение на Конвенцията от Найроби от 2007 г. за отстраняване на потънало имущество след 2010 г., когато нито една държава членка не беше ратифицирала конвенцията, към момента 3 държави членки са я ратифицирали, а 12 са в процес на ратифициране. Подобна активност може да бъде забелязана и по отношение на Конвенцията HNS от 1996 г. и протокола към нея от 2010 г., като 4 държави членки вече са ги ратифицирали, а други 12 са в процес на ратифициране. Пристъпването към ратифициране и подготовката за ратифициране е насърчаващо развитие, въпреки че държавите членки следва да признаят, че определените от тях през 2009 г. крайни срокове не са спазени и следва да удвоят усилията си, за да изпълнят своята декларация. Държавите може да се нуждаят от стимул, за да направят това, и Комисията би желала да отбележи, че е предложила такъв механизъм при последното преразглеждане на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол, като в крайна сметка този механизъм бе отхвърлен от законодателя.

Що се отнася до Морската трудова конвенция от 2006 г., 14 държави членки вече са я ратифицирали и се очаква всички останали държави членки бързо да последват примера им. Разпоредбите относно системите за управление на качеството, които се прилагат към всички оперативни дейности, свързани с държавата на знамето, ще се прилагат също така към конвенции, които не са свързани с ММО, като например МТК, поради което ратифицирането на МТК е от възлово значение. Освен това с цел да се гарантира, че Директива 2009/13/ЕО, чрез която се прилага споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г., се прилага правилно, скоро ще бъде приета директива относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г., за да се гарантира, че корабите на членуващите в ЕС държави на знамето са в съответствие с тези части от МТК, които са транспонирани с Директива 2009/13/ЕО.

Комисията възнамерява да играе по-активна роля на международно равнище в съответните морски организации, в които се администрат тези конвенции.

## 5. ЦЯЛОСТНА ОЦЕНКА НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ КАТО ДЪРЖАВИ НА ЗНАМЕТО

Изискването на Директивата за лесно достъпна информация и прозрачност на данните относно показателите на корабите, плаващи под знамето на дадена държава членка, се прилага в голяма степен и може да помогне за улесняване на прехвърлянето на кораби между регистрите. Освен това по-ясно се виждат всички потенциална слабости във флота и по-лесно се определя необходимостта от коригиращи действия.

По отношение на одита на държавите на знамето от ММО, чрез осигуряването на публичен достъп до доклада държавите членки разкриват както силните си страни, така и своите слабости, и средствата за преодоляване на последните. Те повишават своята публична отчетност и може на вътрешно равнище да получат средствата за коригиране на всички неизправности, така че да могат да изпълнят своите отговорности.

Изискването за сертифицирана система за управление на качеството може да предостави също така възможност за рационализация на управлението на знамето и по-добро използване на човешките ресурси.

Постепенното изключване на държавите — членки на ЕС, от черния и сивия списък на Парижкия МР от 2007 г. насам е знак, че морските администрации се отнасят толкова сериозно към своите отговорности, че от все още фигуриращите две държави членки в тези списъци едната вече няма морски кораби, включени в нейния регистър.

Що се отнася до международните морски конвенции, крайбрежните държави са показали активността си в стремежа към ратифициране, въпреки че декларираните от тях крайни срокове за присъединяване към определени конвенции не са спазени във всички случаи. Това е важно, за да се улесни по-бързото влизане в сила на тези инструменти и за да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция в областта на морското дело на световно равнище. Това също така е знак за ангажираност по отношение на целите на конвенциите и гарантира, че членуващите в ЕС държави на знамето поддържат висок стандарт във всяка от областите, обхванати от конвенциите.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Понастоящем по-голямата част от държавите членки спазват определените в Директива 2009/21/ЕО изисквания и Комисията насърчава държавите членки да гарантират, че ще поддържат това равнище на ангажираност и ще постигнат по-нататъшен напредък.

В действителност поддържаното високо равнище на показателите е още по-необходимо след влизането в сила на 20 август 2013 г. на нови важни правила в областта на условията на живот и труд на морските лица по силата на Морската трудова конвенция от 2006 г. (МТК) и Директива 2009/13/ЕО, която включва съществени елементи от МТК. С влизането в сила на Директива 2009/13/ЕО значително ще нарасне обхватът на ролята и задълженията на членуващите в ЕС държави на знамето по отношение на проверката за спазване на минималните условия на живот и труд на морските лица.

Освен това ролята на признатите организации и на всички други организации, на които държавите на знамето ще възложат роля на проверяващи в областите на

Морската трудова конвенция и Директива 2009/13/ЕО, трябва да бъде внимателно оценена от членуващите в ЕС държави на знамето. От ключово значение за правилното прилагане ще бъдат познанията на организацията по тези специфични въпроси, което е още една причина да се гарантира, че приложимите системи за управление на качеството също така обхващат новите отговорности на държавата на знамето.

При приемането на Директива 2009/21/ЕО Комисията изрази съжаление, че първоначалното ѝ предложение<sup>7</sup> за спазване на изискванията за държавата на знамето не бе възприето от държавите членки. Ако обстоятелствата го изискват в бъдеще, Комисията може да разгледа основанията за предлагане на допълнителни мерки, за да се гарантира, че държавите членки продължават да изпълняват ефективно и последователно задълженията си като държави на знамето. Поради това и с оглед на посоченото по-горе Комисията ще насърчава държавите членки да продължат своята работа за пълното спазване на сега действащата Директива.

---

<sup>7</sup> COM (2005) 586 окончателен от 23.11.2005 г.

Приложение

Таблица 1

**Статус на ратификация от държавите членки на конвенциите, свързани с ММО, към 30 септември 2010 г.**

*(Източник: документ на Съвета ref 15978/1/10 Rev 1 от 29 ноември 2010 г.)*

Крайбрежни държави (23)	Конвенция SOLAS (Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море) от 1974 г.	Протокол SOLAS от 1978г.	Протокол SOLAS от 1988 г.	MARPOL (Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби) 73/78 (Приложение I/II)	MARPOL 73/78 (Приложение III)	MARPOL 73/78 (Приложение IV)	MARPOL 73/78 (Приложение V)	Протокол MARPOL - 97 (Приложение VI)	Конвенция STCW (Международна конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците) от 1978 г.	Конвенция LOAD LINES (Международна конвенция за товарните водолинии) от 1966 г.	Протокол LOAD LINES от 1988 г.	Конвенция TONNAGE (Международна конвенция за измерване тонажа на корабите) от 1966 г.	Конвенция COLREG (Конвенция за международните правила за предпазване от сблъскване на море) от 1972 г.	Протокол CLC от 1992 г.	Протокол FUND от 1992 г.	Протокол FUND от 2003 г.	Конвенция LLMC (Международната конвенция за ограничаване на отговорността при морски искиве) от 1976 г.	Протокол LLMC от 1996 г.	КОНВЕНЦИЯ BUNKERS (Международна конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсяване с корабно гориво) от 2001 г.	Конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество от 2007 г.	Конвенция HNS (Международна конвенция относно отговорността и обезщетенията за причинени вреди при превоза на опасни и вредни вещества по море) от 1996 г.	Протокол HNS от 2010 г.	Морска трудова конвенция от 2006 г.	Общо (23)		
България	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Хърватия *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Кипър	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17	
Дания	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Естония	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17	
Финландия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Франция	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17	
Германия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Гърция	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Ирландия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17	
Италия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16	
Латвия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Литва	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Литва	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	15	
Малта	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16	
Нидерландия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16	
Полша	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17	
Португалия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16	
Румъния	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16	
Словения	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17	
Испания	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	19	
Швеция	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17	
Обединеното кралство	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
Международен брой (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	22	23	23	23	23	23	23	23	23	23	18
Държави без извън на море (5)																										10
Австрия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	10
Чешка република	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	10
Унгария	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16
Люксембург	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17
Словакия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	12
Международен брой (5)	5	5	2	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	2	2	1		2	2	0	0	0	0	0	0	3
Общо (28)	28	28	25	28	28	27	28	23	28	28	26	28	28	25	24	20		18	19	0	0	0	0	3		

\*Включване на Хърватия (страна кандидатка), както и на Конвенцията HNS от 1996 г. и протокола от 2010 г., заедно с Морската транспортна конвенция от 2006 г., за да се улесни сравнението с таблица 2.

**Таблица 2**

**Статус на ратификация от държавите членки на международните конвенции, свързани с ММО и МОТ.**

*(Източник: ММО, Статус на конвенциите към 30.6.2013 г. и МОТ, Статус на конвенцията МТК към 30.6.2013 г.)*



Крайбрежни държави (23)	Конвенция SOLAS (Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море) от 1974 г.	Протокол SOLAS от 1978г.	Протокол SOLAS от 1988 г.	MARPOL (Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби) 73/78 (Приложение I/II)	MARPOL 73/78 (Приложение III)	MARPOL 73/78 (Приложение IV)	MARPOL 73/78 (Приложение V)	Протокол MARPOL - 97 (Приложение VI)	Конвенция STCW (Международна конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците) от 1978 г.	Конвенция LOAD LINES (Международна конвенция за товарните водолинии) от 1966 г.	Протокол LOAD LINES от 1988 г.	Конвенция TONNAGE (Международна конвенция за измерване тонажа на кораби) от 1969	Конвенция COLREG (Конвенция за международните правила за предпазване от сблъскване на море) от 1972 г.	Протокол CLC от 1992 г.	Протокол FUND от 1992 г.	Протокол FUND от 2003 г.	Конвенция LLMC (Международна конвенция за ограничаване на отговорността при морски искиве) от 1976 г.	Протокол LLMC от 1996 г.	КОНВЕНЦИЯ BUNKERS (Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсяване с корабно гориво) от 2001 г.	Конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество от 2007 г.	Конвенция HNS (Международна конвенция относно отговорността и обезщетенията за причинени вреди при превоза на опасни и вредни вещества по море) от 1996 г.	Протокол HNS от 2010 г.	Морска трудова конвенция от 2006 г.	Общо (23)		
Белгия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18	
България	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Хърватия *	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Кипър	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Дания	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Естония	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	19
Финландия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Франция	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Германия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Гърция	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Ирландия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	19
Италия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17
Латвия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Литва	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Малта	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18
Нидерландия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Полша	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
Португалия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16
Румъния	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	17
Словения	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18
Испания	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	19
Швеция	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	19
Обединеното кралство	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	19
Международен брой (23)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	19
Държави без изпаз на море (5)																										
Австрия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	10
Чешка република	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	10
Унгария	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	18
Люксембург	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	19
Словения	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	13
Международен брой (5)	5	5	2	5	5	5	5	2	5	5	3	5	5	2	2	1										
Общо(28)	28	28	25	28	28	28	28	25	28	28	26	28	28	25	24	20										

Забелжка: Включване на Хърватия като държава членка от 1 юли 2013 г.