



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 22 ноември 2012 г. (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	20 ноември 2012 г.
До:	Г-н Uwe CORSEPIUS, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2012) 660 final
Относно:	ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА Доклад за оценка на прилагането и въздействието на мерките, предприети в съответствие с Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

Приложено се изпраща на делегациите документ на Комисията COM(2012) 660 final.

Приложение: COM(2012) 660 final

Брюксел, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**Доклад за оценка на прилагането и въздействието на мерките, предприети в
съответствие с Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол**

(текст от значение за ЕИП)

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Доклад за оценка на прилагането и въздействието на мерките, предприети в съответствие с Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Един от най-важните елементи на морската безопасност е държавният пристанищен контрол (ДПК), който може да се определи като проверка на чуждестранни кораби в други национални пристанища с цел да се удостовери, че компетентността на капитана и офицерите на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции и че плавателният съд се управлява и експлоатира в съответствие с приложимото международно право.

Режимът на ЕС за държавен пристанищен контрол се основава на Директива 2009/16/ЕО¹, с която бе преработено и затвърдено предишното законодателство в тази област, въведено през 1995 г. Той се основава и на вече съществуващата структура на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (Парижкия МР). В този меморандум членуват всички крайбрежни държави членки на ЕС, както и Канада, Русия, Хърватия, Исландия и Норвегия. Комисията и Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) работят в тясно сътрудничество с Парижкия МР.

Директива 2009/16/ЕО въведе от 1 януари 2011 г. нов инспекционен режим (НИР) за държавния пристанищен контрол. В допълнение към действията, предприети от държавите членки, директивата бе приложена на равнището на ЕС чрез създаването на система за докладване на резултатите от инспекциите на ДПК (базата данни THETIS). Системата THETIS е разработена от Комисията в тясно сътрудничество с ЕАМБ и се управлява от ЕАМБ от името на Комисията.

В Директива 2009/16/ЕО се предвиждат няколко нови изисквания в областта на ДПК, както и общи критерии и хармонизирани процедури за контрол на корабите, и се цели проверка на всички кораби в зависимост от техния рисков профил, като корабите с висок рисков профил се проверяват по-често.

В член 35 се предвижда до 30 юни 2012 г. Комисията да докладва пред Европейския парламент и Съвета за прилагането на директивата и по-специално за изпълнението на общото задължение на Общността за извършване на проверки и на задължението на всяка държава членка (членове 5—8). Съгласно същия член от Комисията се изисква да докладва за броя на инспекторите по ДПК във всяка държава членка, броя на

¹ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (преработена) (ОВ L 136, 28.5.2009 г., стр. 57).

извършените проверки, както и да посочи дали счита за необходимо да предложи директива за изменение или допълнително законодателство в тази област.

2. МЕТОД НА ОЦЕНЯВАНЕ

Прилагането на директивата от държавите членки има правен, оперативен и технически аспект:

- Правното прилагане се постига чрез официално транспониране на директивата и привеждане в изпълнение на произтичащото от нея национално законодателство.
- Оперативното прилагане се постига, като се гарантира, че всички кораби, които акостират в пристанища и места за заставане на котва в рамките на ЕС, подлежат на редовна проверка, и че се спазват процедурите и изискванията съгласно директивата.
- Техническото прилагане включва създаването и функционирането на базата данни THETIS и необходимата компютърна инфраструктура за записване на информацията относно акостирането на кораби, както се изисква в член 24 от директивата².

За да изготви настоящия доклад, Комисията поиска от държавите членки да предоставят информация относно транспонирането и прилагането на директивата. Освен това Комисията възложи на ЕАМБ да извърши редица проверки в държавите членки, за да ѝ съдейства при оценката на прилагането на директивата.

3. ПРОМЕНИ, ВЪВЕДЕНИ С ДИРЕКТИВА 2009/16/ЕО

С Директива 2009/16/ЕО се въвеждат следните важни промени в режима за ДПК в ЕС:

3.1. Пълно инспекционно покритие

В Директива 2009/16/ЕО се предвижда, че всички отговарящи на условията кораби, посещаващи пристанищата на ЕС, се проверяват, като това се отклонява от предишното изискване (съгласно изменената Директива 95/21/ЕО) националните пристанищни власти да осъществяват инспекции на 25 % от индивидуалните кораби, посещаващи техни пристанища. Съгласно НИР подборът се осъществява по сложна схема според индивидуалния рисков профил на кораба (РПК). Всеки кораб се определя като кораб с „висок риск“, „нисък риск“ или „стандартен риск“.

Честотата на проверките зависи от РПК:

² В член 24, параграф 2 от Директива 2009/16/ЕО се предвижда държавите членки да гарантират, че информацията за всеки акостиращ кораб се предава в подходящ срок в базата данни THETIS чрез общностната система за обмен на морска информация SafeSeaNet, посочена в член 3, буква т) от Директива 2002/59/ЕО, за да се позволи на пристанищните власти да извършват подбор на кораби за проверка.

- кораби с висок рисков профил подлежат на периодични проверки на всеки 5—6 месеца;
- кораби със стандартен рисков профил — на всеки 10—12 месеца; и
- кораби с нисък рисков профил — на всеки 24—36 месеца.

Когато даден кораб отговаря на условията за проверка (например кораб със стандартен рисков профил, 10 месеца след последната проверка) според честотата, посочена по-горе, то този кораб се определя като кораб с приоритет II и може да бъде подложен на проверка. Когато срокът според РПК изтече (например кораб със стандартен рисков профил, 12 месеца след последната проверка), корабът се класифицира с приоритет I и трябва да бъде подложен на проверка.

РПК се определя, като се вземат предвид 7 критерия: i) вид на кораба, ii) възраст на кораба, iii) знаме (черен, сив или бял списък съгласно определението в Парижкия МР), iv) призната организация, v) показатели на дружеството, vi) брой неизправности по кораба, регистрирани при всяка проверка през предходните 36 месеца, и vii) брой задържания през предходните 36 месеца.

Могат да бъдат извършвани три вида проверки — първоначална, задълбочена или разширена. По правило корабите с висок рисков профил се подлагат на разширена проверка, докато корабите със стандартен и нисък рисков профил се подлагат на първоначална или задълбочена проверка.

3.2. Показатели на държавата на знамето

Един от критериите за определяне на РПК е свързан с показателите на държавата на знамето. С Регламент (ЕС) № 801/2010 на Комисията³ от 13 септември 2010 г. се прилага член 10, параграф 3 от Директива 2009/16/ЕО по отношение на критериите за държавата на знамето. Съгласно тази система държавите на знамето се класират в черен, сив или бял списък въз основа на всички проверки и задържания на корабите, които плават под тяхно знаме и се експлоатират в региона на Парижкия МР за период от три години. Класирането се актуализира ежегодно.

3.3. Показатели на дружеството

Параметърът „показатели на дружеството“ (който не беше взет предвид при предишния режим за инспекции) се определя от броя на регистрираните проверки, задържания и неизправности, свързани с корабите, принадлежащи на едно и също дружество, отговорно за експлоатирането на кораба по Международния кодекс за управление на безопасността (ISM). Дружествата могат да бъдат класифицирани като дружества със следните показатели: „високи“, „средни“, „ниски“ и „много ниски“. Критериите, по които се определят показателите на дадено дружество, са установени в Регламент (ЕС) № 802/2010 на Комисията⁴ от 13 септември 2010 г. Оперативната ефективност на посочения регламент е в процес на оценяване.

³ ОВ L 241, 14.9.2010 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 241, 14.9.2010 г., стр. 4.

3.4. Информация за действителното време на пристигане и заминаване на корабите, акостиращи в пристанища и места за заставане на котва

В директивата се предвижда базата данни THETIS да получава информация за акостирането на кораби от системата SafeSeaNet, което позволява планирането и програмирането на проверките по реда на ДПК. Тази функция липсваше при предишната база данни за проверките (SIRENAC). SafeSeaNet беше създадена⁵ като централизирана европейска платформа за обмен на морски данни, позволяваща на държавите — членки на ЕС, Норвегия и Исландия да предоставят и получават информация за кораби, движение на кораби и опасни товари.

Тази функция е изключително важна за новия режим за ДПК, тъй като планирането и спазването на ангажимента на държавите членки за извършване на проверки се основава на незабавната и пълна информация за рисковия профил на корабите, акостиращи в техните пристанища.

3.5. Проверки в местата за заставане на котва

Друг нов елемент, въведен с Директива 2009/16/ЕО, е възможността корабите да бъдат подлагани на проверка на мястото за заставане на котва, където се извършва взаимодействие кораб/пристанище. Това изисква допълнителни мерки и ресурси за проверките.

3.6. Отказ на достъп

Съгласно Директива 2009/16/ЕО правилото за отказ на достъп поради многократни задържания се разширява и обхваща включените в сивия списък държави на знамето и всички видове кораби. В НИР се предвижда, че ако кораб, плаващ под знамето на държава от черния списък, е бил задържан повече от два пъти в рамките на предходните 36 месеца, ще му бъде отказан достъп. При корабите, плаващи под знамето на държава от сивия списък, повече от две задържания в рамките на предходните 24 месеца също ще доведат до отказ на достъп. Съгласно новите договорености относно ДПК се въвеждат минимални срокове за отказ на достъп: 3 месеца при първи отказ на достъп, 12 месеца при повторен отказ и 24 месеца при трети отказ. Този трети отказ може да бъде отменен, ако бъдат спазени определени условия и бъде извършена повторна проверка в рамките на 24-месечния период на отказ. Всяко задържане след третия отказ води до постоянен отказ на достъп до всяко пристанище в рамките на ЕС.

4. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА

4.1. Правно прилагане — транспониране в националното законодателство

Директива 2009/16/ЕО влезе в сила на 17 юни 2009 г.; Държавите членки трябваше да я транспонират в националното си законодателство до 1 януари 2011 г.

⁵ С Директива 2002/59/ЕО от 27.6.2002 г., изменена.

Държавите членки без крайбрежна ивица не бяха задължени да транспонират директивата. Тя бе приложена единствено в Словакия⁶, а четири държави членки (Унгария, Люксембург, Австрия и Чешката република) официално заявиха, че няма да я транспонират.

От 23-те държави членки само около половината изпратиха сравнително навреме уведомления за всички приложения от тях мерки за транспониране, т.е. в рамките на 3 месеца след крайния срок за транспониране. В резултат на това не бе възможно пълното привеждане на НИР в действие от 1 януари 2011 г. Комисията започна процедури за нарушение срещу всички държави членки, които не са спазили крайния срок за транспониране, като към момента е постигнато почти пълно транспониране.

Службите на Комисията понастоящем анализират дали мерките, за които са уведомени, са в съответствие със законодателството на ЕС. Освен това ЕАМБ започна да осъществява допълнителни посещения в държавите членки за проверка на прилагането (около 5 посещения годишно).

4.2. Мерки за транспониране, законодателство на ЕС

В допълнение към регламентите на Комисията⁷, приети по отношение на критериите за определяне на рисковия профил на даден кораб според показателите на държавата на знамето и показателите на дружеството, беше приет и Регламент (ЕС) № 428/2010 на Комисията от 20 май 2010 г. за прилагане на член 14 от Директива 2009/16/ЕО⁸ за елементите за проверка в течение на разширената проверка.

4.3. Оперативно изпълнение

С НИР се цели преустановяване на неотговарящото на стандартите корабоплаване чрез увеличаване на честотата на проверките на кораби, които не отговарят на стандартите, като в същото време се намали честотата на проверките на корабите, отговарящи на критериите за качество. За тази цел е необходима информационна система за подпомагане (THETIS), която не само да събира и разпространява данни, свързани с ДПК, но също така на базата на тези данни да може да прави изчисления по критериите, необходими за напътстване на държавите членки при подбора по ДПК. Благодарение на системата SafeSeaNet информацията за пристигането и заминаването на кораби от всички пристанища и места за заставане на котва в ЕС се получава в THETIS.

4.4. Техническо изпълнение

Преди 1 януари 2011 г. ЕАМБ организира кампания за повишаване осведомеността в държавите членки и сектора относно новите задължения за докладване.

През ноември 2010 г. вече беше налице технически интерфейс между двете системи (THETIS и SafeSeaNet), позволяващ записването на информация в THETIS относно

⁶ Въпреки че Словакия транспонира директивата, липсва информация за нейното транспониране поради факта, че в тази държава няма морски пристанища. Следователно настоящият доклад се отнася за прилагането на директивата в 22-те крайбрежни държави — членки на ЕС, и/или (където е необходимо) за 27-те държави — страни по Парижкия МР.

⁷ Регламенти (ЕС) № 801/2010 и № 802/2010.

⁸ ОВ L 125, 21.5.2010 г., стр.2.

акостирането на кораби. THETIS започна да функционира на 15 декември 2010 г. Преди тази дата ЕАМБ организира обучение за потребителите на THETIS.

След стартирането на THETIS (1 януари 2011 г.) бе създадена служба за подпомагане, която осигурява съдействие и техническа поддръжка на потребителите на THETIS и до днес. През 2011 г. бяха получени общо 2331 заявки, като за разрешаване на всеки проблем бяха нужни средно 1,3 часа.

През първото тримесечие на 2011 г. повечето държави членки приключиха с въвеждането на националните си информационни системи. За да се направи оценка на целостта на информацията относно акостирането на кораби, записана в THETIS през 2011 г., ЕАМБ сравни информацията относно акостирането на кораби, записана в THETIS, в SafeSeaNet и в Lloyd's List Intelligence (търговски доставчик на услуги). Бяха направени следните констатации:

- Повечето държави членки са приключили с въвеждането на национално ниво на интерфейса THETIS – SafeSeaNet през първото тримесечие на 2011 г. Следователно от април 2011 г. нататък при повечето държави членки се забелязва по-последователно предаване на информация от SafeSeaNet в THETIS;
- Финландия е приключила с въвеждането на национално ниво на интерфейса THETIS – SafeSeaNet в средата на юни 2011 г.;
- До края на 2011 г. Обединеното кралство все още не бе приключило с въвеждането на интерфейса THETIS – SafeSeaNet на национално ниво. Вследствие на това информацията в THETIS относно акостирането на кораби в Обединеното кралство през 2011 г. се ограничава само до ръчно въведени данни и не отразява реалната ситуация.

5. КЛЮЧОВИ ВЪПРОСИ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА

В настоящия доклад се съдържа по-задълбочен анализ и оценка на следните въпроси.

5.1. Общи задължения за проверки в ЕС

В съответствие с член 5 от Директива 2009/16/ЕО всяка държава членка изпълнява годишните си задължения за проверки, като:

- а) проверява всички кораби с приоритет I, акостиращи в нейни пристанища и места за заставане на котва; както и
- б) ежегодно извършва определен брой проверки (приоритет I и приоритет II), съответстващ най-малко на нейния дял от общия брой проверки, които трябва да бъдат извършени годишно в ЕС и в региона на Парижкия МР.

Броят на проверките, които следва да се извършат от националните органи (справедливият дял), се определя в съответствие с междинен механизъм, създаден от Парижкия МР. От 1 януари 2014 г. тази информация ще се основава изцяло на информацията в базата данни THETIS. В таблица 1 в приложението е посочен дялът проверки за 2011 г. на всяка държава — членка на Парижкия МР.

Въз основа на предоставената в базата данни THETIS информация Комисията може да заключи, че задълженията, свързани с проверките, са като цяло изпълнени.

5.2. Спазване на годишните задължения за проверки на държавите членки и анализ на прилагането на членове 6, 7 и 8 от Директива 2009/16/ЕО

Докато с член 5 от Директива 2009/16/ЕО се определят задълженията за проверки, с членове 6, 7 и 8 се предвиждат условията за спазване за държавите членки.

5.2.1 Задължения за проверки и неизвършени проверки с приоритет I (член 6)

Член 6 от директивата съдържа разпоредби, приложими за държави членки, които не са успели да извършат проверките, изисквани съгласно член 5, параграф 2, буква а) (проверка на всички кораби с приоритет I, акостиращи в техни пристанища и места за заставане на котва). Държава членка в такава ситуация ще продължи да спазва своите задължения, при условие че подобни неизвършени проверки не надвишават:

- а) 5 % от общия брой на проверките на кораби с приоритет I с висок рисков профил, както и
- б) 10 % от други кораби с приоритет I, акостиращи на пристанища и места за заставане на котва.

През 2011 г. 12⁹ (от 22) държави — членки на ЕС¹⁰, бяха в такава ситуация. В таблица 2 се посочва размерът на задълженията и броя на извършените проверки от държавите членки, за които се прилага член 6.

Като предварително наблюдение Комисията отбелязва, че макар общите задължения за проверки да са постигнати, изглежда, че в някои държави членки има редица проблеми, свързани с прилагането, които следва да бъдат преодоляни. В някои държави членки броят на неизвършените проверки с приоритет I поражда особена загриженост.

5.2.2 Общият брой на акостирания с приоритет I превишава дяла на проверки на държавата членка (член 7, параграф 1)

Член 7, параграф 1 от директивата се отнася за така наречените „претоварени“ държави членки, при които броят на акостирания с приоритет I надвишава дяла на проверките. През 2011 г. 5 държави — членки на ЕС¹¹ бяха в такава ситуация. В този случай в посочения член се предвижда, че държава членка се счита за спазила задълженията си, ако:

- а) броят на проверките с приоритет I, извършени от тази държава членка, съответства на този дял от проверки; и

⁹ Белгия, България, Германия, Кипър, Малта, Нидерландия, Обединеното кралство, Португалия, Румъния, Словения, Финландия и Швеция.

¹⁰ Отнася се също за Исландия, Норвегия, Руската федерация и Хърватия.

¹¹ Гърция, Ирландия, Испания, Италия и Франция.

- б) държавата членка не пропусне да провери повече от 30 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.

В таблица 3 се посочва размерът на задълженията и броят на извършените от тези „претоварени“ държави членки проверки. Във връзка с това Комисията отново отбелязва броя на неизвършените проверки с приоритет I.

5.2.3 Общият брой акостираня с приоритет I и приоритет II е по-малък от дяла на проверки на държавата членка (член 7, параграф 2)

Член 7, параграф 2 се отнася до така наречените „недостатъчно натоварени“ държави членки, при които общият брой акостираня с приоритет I и приоритет II е по-малък от дяла на проверките. През 2011 г. 5 държави — членки на ЕС¹² бяха в такава ситуация. В този случай държавата членка следва да се счита за спазила задълженията си, когато:

- а) проверява всички кораби с приоритет I; и
- б) проверява най-малко 85 % от корабите с приоритет II.

В таблица 4 се посочва размерът на задълженията и броят на извършените от тези „недостатъчно натоварени“ държави членки проверки. Във връзка с това Комисията отбелязва, че тези държави членки са спазили задълженията си за проверки с приоритет I и че почти всички са извършили необходимия брой проверки с приоритет II.

По отношение на неизвършените проверки с приоритет I, посочени по-горе, Комисията/ЕАМБ ще съдейства на заинтересованите държави членки, за да анализира причините за тези проблеми, като вземе под внимание адаптирането към НИР. Всяка държава членка трябва да извършва броя проверки, който ѝ е възложен — в противен случай принципът на справедливия дял би бил застрашен.

5.2.4 Отлагане на проверки и изключителни обстоятелства (член 8)

В член 8, параграф 1 се предвижда, че държавите членки могат да отложат проверка с приоритет I до следващото пристигане на кораба в същата държава членка (при условие че акостирането е в срок от 15 дни и корабът междувременно не акостира в друго пристанище в ЕС) или до пристигане на кораба в друго пристанище в ЕС (при условие че акостирането е в срок от 15 дни, както и че държавата, в която се намира следващото пристанище, се е съгласила да извърши проверката).

През 2011 г. в THETIS са регистрирани 190 такива заявки от 18 държави членки. 153 (80,5 %) от тези заявки са одобрени от приемащата държава членка и проверките са извършени.

¹² Дания, Естония, Латвия, Литва и Полша.

Освен това в член 8, параграф 2 се предвиждат изключителни обстоятелства, при които неизвършени проверки с приоритет I могат да бъдат оправдани. Това са обстоятелства, при които, според преценката на компетентния орган, извършването на проверка би застрашило безопасността на инспекторите, кораба, екипажа, пристанището и морската среда, и при които корабът акостира единствено през нощта.

От 1614 оправдани неизвършени проверки с приоритет I, регистрирани през 2011 г. в THETIS от държавите — членки на Парижкия МР, при 121 (7,5 %) като причина се посочва риск, при 582 (36 %) — акостиране през нощта, при 799 (49,5 %) — кратко заставане на котва, а при 112 (7,0 %) се изтъкват „технически неточности“. Опцията „технически неточности“ беше въведена в ранните етапи от функционирането на THETIS за обозначаване на проблеми, свързани с постепенното въвеждане на системата и/или други неустановени причини. Тази опция вече не съществува.

5.3. Брой и вид на извършените проверки

В таблица 5 е изложено графично представяне на тенденциите според вида на проверките (първоначална, задълбочена, разширена) в региона на Парижкия МР за периода 2009—2011 г. По-големият брой разширени проверки са свидетелство за по-задълбочен контрол съгласно НИР.

5.4. Брой инспектори по ДПК във всяка държава членка

С член 4 от директивата се поставя изискване към държавите членки да поддържат подходящи компетентни органи с необходимия брой квалифицирани инспектори за проверки на кораби. В таблица 6 е показан броят на инспекторите по ДПК във всяка държава членка. В различните държави членки цифрите са различни, тъй като не всички работни места са еквивалент на пълно работно време. Комисията отбелязва, че като цяло държавите членки поддържат подходящ брой инспектори за извършване на необходимите проверки.

5.5. Отказ на достъп

През 2011 г. държавите — членки на ЕС, са издали 18 заповеди за отказ на достъп. От тези 18 заповеди 16 са издадени поради многократни задържания, 1 — за неакостиране в посочената кораборемонтна работилница и 1 — поради неспазване на заповед за задържане¹³.

5.6. Проверки в местата за заставане на котва

В Директива 2009/16/ЕО се предвижда, че корабът може да бъде проверен в място за заставане на котва под юрисдикцията на съответното пристанище. В таблица 7 в приложението е предоставена информация за изпълнението на това изискване през 2011 г. От особено значение в някои държави е високото ниво на неизвършени проверки с приоритет I в местата за заставане на котва. Този въпрос трябва да бъде обсъден с държавите членки.

¹³ Член 21, параграф 4 от директивата.

5.7. Проблеми/въпроси, повдигнати от държавите членки

Като част от своята оценка Комисията изпрати въпросник до държавите членки, в който прикани националните органи да посочат недостатъци или възможни подобрения в директивата. От тази възможност се възползваха няколко държави членки.

Основните въпроси, които бяха повдигнати, са следните:

- Директивата позволява проверките с приоритет I да бъдат отложени при изключителни обстоятелства; тази възможност не съществува за проверките с приоритет II, които не са задължителни. Ако обаче дадена държава членка е „недостатъчно натоварена“ по смисъла на член 7, параграф 2 от директивата, тя (на практика) трябва да приема проверките с приоритет II като задължителни. Няколко държави членки отправят искане възможността за отлагане на проверки да се прилага и по отношение на „задължителните“ проверки с приоритет II.
- С член 8, параграф 3, буква б) се допуска проверката в места за заставане на котва да бъде пропусната, ако посещението на кораба е „прекалено кратко“. Държавите членки поискаха тази възможност да се прилага и по отношение на пристанищата.
- Член 15 от Директива 2002/59/ЕО позволява на държавите членки да освобождават редовните рейсове, осъществявани между пристанища на тяхна територия, от изискването за уведомяване за опасни или замърсяващи товари, превозвани на борда; държавите членки предложиха това изключение да се отнася и до ДПК.
- Държавите членки посочиха, че изискванията в Директива 2002/59/ЕО и Директива 2009/20/ЕО относно застраховката на корабособствениците за морски иски не са включени в THETIS и това следва да бъде взето предвид.
- За случаите, когато приоритетният статус на корабите се промени, докато те са в пристанище, държавите членки предложиха THETIS да има функция за предупреждаване на съответната държава, като тази държава следва да има гратисен период, за да може тази неизвършена проверка да не се отчита.
- В приложение III към директивата е включен списък с информацията, която следва да бъде предоставена в уведомлението за пристигането на кораба. Държавите членки предложиха да се заличи изискване е) „дата на последната извършена разширена проверка в региона на Парижкия МР“, тъй като тази информация е вече налична в THETIS.

В момента Комисията разглежда проблемите, установени по време на прилагането, повдигнатите от държавите членки въпроси, а също и дали е необходимо Директива 2009/16/ЕО да бъде изменена. По-специално Комисията (заедно с ЕАМБ) ще разгледа дали тези статистически аномалии са свързани с първата година от прилагането или са присъщи на системата, и дали всяка година ще засягат едни и същи държави членки.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

6.1. Резултат от действията по прилагане

За прилагането на директивата бяха необходими усилия и значителни финансови ресурси както от държавите членки, така и на ниво ЕС. В резултат на тези усилия в началото на 2011 г. директивата бе до голяма степен приложена. Общото впечатление на Комисията е, че директивата се прилага в значителна степен. Всички правни, технически и оперативни недостатъци ще бъдат разгледани своевременно от Комисията.

6.2. Въздействие върху морската безопасност, ефективността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяване

С НИР се въвежда пълен набор от проверки на корабите, посещаващи пристанища и места за заставане на котва в ЕС, и система за подбор на корабите за проверка, базирана в по-голяма степен на фактора риск, докато информацията за акостирането на корабите, предавана в реално време, предлага по-добри възможности за вземане на решения относно корабите, които предстоят да бъдат проверени.

Като цяло задълженията на държавите — членки на ЕС, свързани с проверките, са изпълнени. В сравнение с предходни години през 2011 г. е отчетено намаление на общия брой проверки, които следва да се извършат. В резултат на това бяха извършени по-качествени проверки, съсредоточени върху корабите, които не отговарят на стандартите. Това означава, че ресурсите за ДПК са съсредоточени върху проверяване на кораби с по-ниско качество и че извършваните проверки са по-задълбочени.

6.3. Бъдещи тенденции

Както беше споменато, във връзка с проблемите, установени по време на прилагането и съобщени на Комисията от държавите членки, понастоящем Комисията проверява дали е необходимо директивата да бъде изменена.

През следващите години се очаква режимът по ДПК в ЕС да се адаптира към бъдещи изисквания, които могат да възникнат, *inter alia*, по силата на международни конвенции, междувременно влезли в сила и предоставящи съответните инструменти за целите на Директива 2009/16/ЕО.

Конвенцията за морски труд от 2006 г., която предстои да влезе в сила, и свързаната с нея Директива 2009/13/ЕО¹⁴ трябва да се поддържат от THETIS. Предложението на Комисията за изменение на Директива 2009/16/ЕО¹⁵ в това отношение в момента се обсъжда в Европейския парламент и Съвета.

Наред с това се очаква, че с влизането в сила на Конвенцията за управление на баластните води на ММО (2004 г.) правоприлагането ще се извърши в контекста на Директива 2009/16/ЕО и THETIS.

¹⁴ ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр.30.

¹⁵ COM(2012)129, 23.3.2012 г.

Приложение

Таблицы, споменати в доклада*

Тъй като директивата се отнася за региона на Парижкия МР, в следните таблици са включени и данни относно съответните държави извън ЕС.

Таблица 1 — Задължения за проверки на държавите — членки на Парижкия МР

	Общ брой акостирания за 2011 г. в THETIS	Индивидуал ни кораби за 2011 г. в THETIS	Дял за 2011 г.	Задължения за 2011 г. съгласно чл. 5, параграф 2, буква б)
Белгия	23233	5255	6,30 %	1168
България	2909	1277	1,69 %	313
Канада	913	872	3,48 %	645
Хърватия	1927	624	1,10 %	203
Кипър	2410	800	1,20 %	223
Дания	8387	2053	3,18 %	588
Естония	5096	1507	1,77 %	328
Финландия	12727	1170	1,75 %	324
Франция	27654	5447	7,04 %	1305
Германия	27503	4941	6,35 %	1177
Гърция	20314	3295	3,18 %	590
Исландия	1935	322	0,31 %	58
Ирландия	9528	1139	1,45 %	268
Италия	31810	5049	6,49 %	1203
Латвия	7149	1965	2,32 %	430
Литва	4080	1605	1,87 %	347
Малта	2607	819	1,80 %	333
Нидерландия	42686	7235	8,24 %	1527
Норвегия	14391	1514	3,08 %	570
Полша	11034	2380	2,86 %	531
Португалия	3683	1536	3,10 %	574
Румъния	4087	1703	2,32 %	430
Русия	16728	3403	3,34 %	618
Словения	1417	612	0,88 %	163
Испания	31865	6234	10,58 %	1960
Швеция	24680	2567	3,28 %	608
Обединено кралство	4266	2231	11,04 %	2046
Общо	345019	67555	100 %	18530

*(източник за всички таблици — ЕАМБ)

Таблица 2 — Задължения и проверки в съответствие с член 6 от Директива 2009/16/ЕО

	Задължения за 2011 г.	Акостирания с приоритет I	Извършени и проверки с приоритет I	Акостирания с приоритет I	Извършени и проверки с приоритет II	Извършени проверки с приоритети I+II
Белгия	1168	521	475	1082	496	971
България	313	290	273	310	255	528
Кипър	223	207	52	232	73	125
Финландия	324	94	78	527	238	316
Германия	1177	559	517	964	887	1404
Исландия	58	22	19	55	43	62
Малта	333	194	185	303	45	230
Нидерландия	1527	1456	1026	1964	557	1583
Норвегия	570	374	234	811	360	594
Португалия	574	263	239	397	206	445
Румъния	430	374	339	467	437	776
Словения	163	98	97	149	143	240
Швеция	608	166	130	650	226	356
Обединено кралство	2046	1634	765	1773	776	1541
Общо	9514	6252	4429	9684	4742	9171

Таблица 3 — Задължения и проверки в съответствие с член 7, параграф 1 от Директива 2009/16/ЕО

	Задължения за 2011 г.	Акостирания с приоритет I	Извършени проверки с приоритет I	Акостирания с приоритет II	Извършени проверки с приоритет II	Извършени проверки с приоритети I+II
Франция	1305	1314	492	2300	733	1225
Гърция	590	1469	656	2836	334	990
Ирландия	268	562	81	475	153	234
Италия	1203	1464	1084	3440	622	1706
Испания	1960	2513	1216	3537	511	1727
Общо	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Таблица 4 — Задължения и проверки в съответствие с член 7, параграф 2 от Директива 2009/16/ЕО

	Задължения за 2011 г.	Акостирани я с приоритет I	Извършен и проверки с приоритет I	Акостирани я с приоритет I	Извършен и проверки с приоритет II	Извършен и проверки с приоритет и I+II
Дания	588	196	173	320	209	382
Естония	328	68	65	134	120	185
Латвия	430	71	66	187	180	246
Литва	347	66	62	125	120	182
Полша	531	156	139	324	293	432
Общо	2224	557	505	1090	713	1427

Таблица 5 — Обща тенденция при проверките и промените според вида на проверките в региона на Парижкия МР

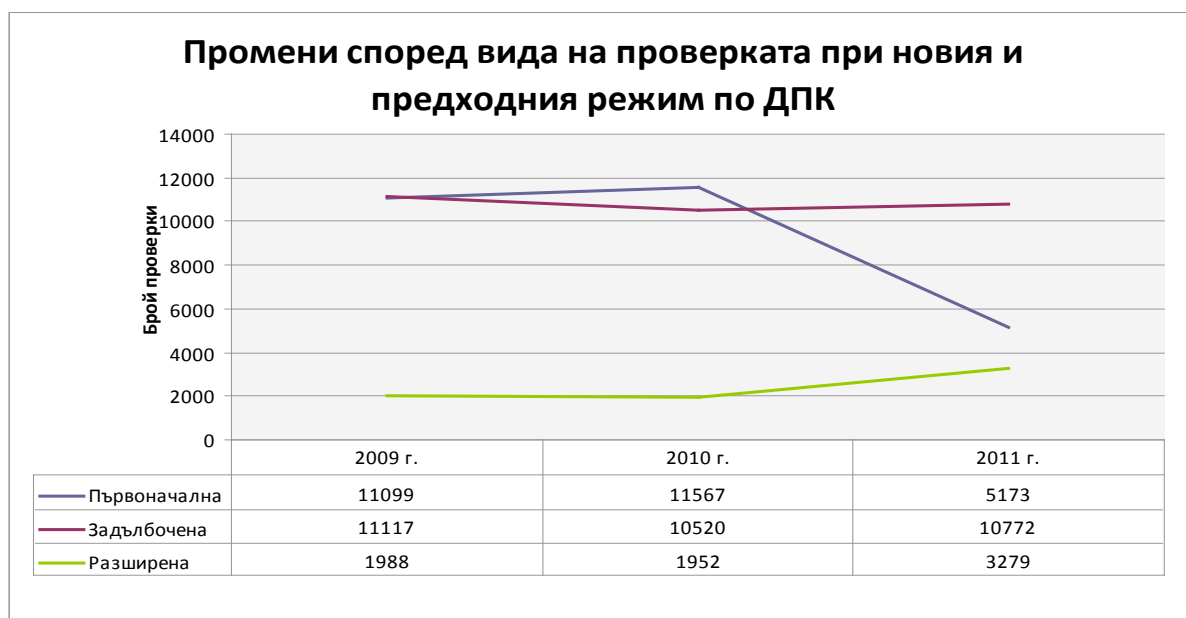


Таблица 6 – Брой на инспекторите по ДПК във всяка държава

	Брой на инспекторите по ДПК
Белгия	9
България	14
Кипър	11
Дания	27
Естония	9
Финландия	23
Франция	84
Германия	40
Гърция	51
Исландия	2
Ирландия	22
Италия	111
Латвия	9
Литва	12
Малта	3
Нидерландия	29
Норвегия	79
Полша	16
Португалия	11
Румъния	13
Словения	4
Испания	96
Швеция	44
Обединено кралство	113
Общо	832

Таблица 7 — Акостирания и проверки в места за заставане на котва

	Общ брой акостирания	Акостирания в места за заставане на котва	Проверки в места за заставане на котва	Акостирания с приоритет I в места за заставане на котва	Проверки с приоритет I в места за заставане на котва	Задържания с приоритет I в места за заставане на котва
Белгия	18649	-		-	-	-
България	2633	283	62	18	13	-
Кипър	2304	147	3	25	-	
Дания	8920	1	1	1	1	-
Естония	3754	-		-	-	-
Финландия	18229	17	1	1	-	-
Франция	29204	148	10	14	-	-
Германия	23330	-		-	-	-
Гърция	18080	2446	210	294	47	-
Исландия	1567	3		-	-	-
Ирландия	7450	5		-	-	-
Италия	73290	15541	421	5682	53	-
Латвия	5318	-		-	-	-
Литва	3439	22		-	-	-
Малта	2942	-		-	-	-
Нидерландия	47686	382	17	26	2	-
Норвегия	14201	130	82	12	11	-
Полша	8570	294	23	3	1	-
Португалия	3189	7	4	3	1	-
Румъния	3886	829	113	15	4	-
Словения	1248	22	11	-	-	-
Испания	38490	1916	113	363	29	1
Швеция	30168	2		-	-	-
Обединено кралство	3851	245	36	182	13	-