



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 22. listopadu 2012 (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	20. listopadu 2012
Příjemce:	Uwe CORSEPIUS, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2012) 660 final
Předmět:	ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Zpráva hodnotící provádění a dopad opatření přijatých podle směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci

Delegace naleznou v příloze dokument Komise COM(2012) 660 final.

Příloha: COM(2012) 660 final

V Bruselu dne 16.11.2012
COM(2012) 660 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**Zpráva hodnotící provádění a dopad opatření přijatých podle směrnice 2009/16/ES
o státní přístavní inspekci**

(Text s významem pro EHP)

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Zpráva hodnotící provádění a dopad opatření přijatých podle směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci

(Text s významem pro EHP)

1. ÚVOD

Jedním z nejdůležitějších prvků námořní bezpečnosti je státní přístavní inspekce, kterou lze definovat jako inspekci lodí v zahraničních přístavech, jejímž účelem je ověřit, že způsobilost velitele a důstojníků na palubě, stav lodě a její vybavení splňují požadavky mezinárodních úmluv a že plavidlo je obsazeno posádkou a provozováno v souladu s platnými mezinárodními právními předpisy.

Režim, který EU zavedla pro státní přístavní inspekci, vychází ze směrnice 2009/16/ES¹, která přepracovala a posílila předchozí právní předpisy v této oblasti zavedené v roce 1995. Režim EU je založen na již existující struktuře Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci (dále jen „Pařížské memorandum“). Všechny pobřežní členské státy EU, jakož i Kanada, Rusko, Chorvatsko, Island a Norsko, jsou členy Pařížského memoranda. Komise a Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) s Pařížským memorandum úzce spolupracují.

Směrnice 2009/16/ES zavedla od 1. ledna 2011 nový inspekční režim pro státní přístavní inspekci. Vedle opatření přijatých členskými státy byla na úrovni EU směrnice provedena zavedením systému pro podávání zpráv o výsledcích státních přístavních inspekci (databáze THETIS). Tuto databázi vypracovala Komise v úzké spolupráci s agenturou EMSA, která ji provozuje jménem Komise.

Směrnice 2009/16/ES stanoví některé nové požadavky v oblasti státní přístavní inspekce, jakož i společná kritéria a harmonizované postupy pro inspekci lodí. Zaměřuje se na inspekci všech lodí podle jejich rizikového profilu s tím, že u lodí představujících vyšší riziko se inspekce provádí častěji.

Článek 35 stanoví, že do 30. června 2012 podá Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění směrnice, a zejména o plnění celkového inspekčního závazku Společenství a závazků jednotlivých členských států (články 5, 6, 7 a 8). Článek 35 rovněž vyžaduje, aby Komise podala zprávu o počtu státních přístavních inspektorů v každém členském státě a počtu provedených inspekci, a zda se považuje za nutné navrhnout změnu této směrnice nebo dalších právních předpisů v této oblasti.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (přepracované znění) (Úř. věst. L 136, 28.5.2009, s. 57).

2. METODA HODNOCENÍ

Provádění směrnice členskými státy zahrnuje právní, provozní a technické prvky:

- Z právního hlediska se směrnice provede formálním provedením do vnitrostátního práva a prosazováním výsledných vnitrostátních právních předpisů.
- Z provozního hlediska se směrnice provede tak, že se zajistí, aby u všech lodí, které vyplouvají do přístavů a kotvišť v EU, byly pravidelně prováděny inspekce, a aby byly dodržovány postupy a požadavky směrnice.
- Technické provádění zahrnuje vytvoření a provoz databáze THETIS a počítačové infrastruktury potřebné pro zaznamenávání informací o vplutí lodí do přístavů², jak to vyžaduje článek 24 směrnice.

Pro účely vypracování této zprávy požádala Komise členské státy, aby poskytly informace o provedení směrnice do vnitrostátního práva a jejím uplatňování. Kromě toho Komise pověřila agenturu EMSA, aby provedla řadu inspekcí v členských státech, a poskytla tak Komisi podporu při hodnocení provádění směrnice.

3. ZMĚNY ZAVEDENÉ SMĚRNICÍ 2009/16/ES

Směrnice 2009/16/ES zavedla následující klíčové změny režimu EU pro státní přístavní inspekci:

3.1. Zajištění inspekce v plném rozsahu

Směrnice 2009/16/ES stanoví, že inspekce se provádí u všech způsobilých plavidel vyplouvajících do přístavů EU. Tím se směrnice odlišuje od předchozího požadavku (podle směrnice 95/21/ES ve znění pozdějších předpisů), podle něž musely orgány státní přístavní inspekce provádět inspekci u 25 % jednotlivých lodí vyplouvajících do jejich přístavů. Podle nového inspekčního režimu se pro výběr lodí používá důmyslný režim jednotlivých rizikových profilů lodí. Každá loď se označí buď jako „vysoké riziko“, „nízké riziko“, nebo „standardní riziko“.

Četnost inspekcí závisí na rizikovém profilu lodí:

- „vysoce rizikové“ lodí se pravidelně kontrolují každých 5 až 6 měsíců,
- lodí označené jako „standardní riziko“ se pravidelně kontrolují každých 10 až 12 měsíců a
- u „nízce rizikových“ lodí se pravidelná inspekce provádí každých 24 až 36 měsíců.

Jakmile se v souladu s výše uvedenou četností stává konkrétní loď způsobilou k inspekci (například v případě lodí označené za „standardní riziko“ je to deset měsíců po poslední

² Čl. 24 odst. 2 směrnice 2009/16/ES stanoví, že členské státy zajistí, aby informace o vplutí do přístavu byly v přiměřené lhůtě předány do databáze THETIS prostřednictvím systému Společenství pro výměnu informací na moři „SafeSeaNet“, na který odkazuje čl. 3 písm. s) směrnice 2002/59/ES, aby orgán státní přístavní inspekce mohl určit, u kterých lodí se inspekce provede.

inspekci), je lodi přidělen status „priorita II“ a může u ní být provedena inspekce. V případě, že časový rámec vycházející z rizikového profilu lodi vyprší (v případě lodi označené za „standardní riziko“ je to 12 měsíců od poslední inspekce), je lodi přidělen status „priorita I“ a musí u ní být provedena inspekce.

Rizikový profil lodi se vypracovává s přihlédnutím k 7 kritériím, a to i) typu lodi, ii) jejímu stáří, iii) vlajce (černá, šedá nebo bílá listina uvedená v Pařížském memorandu), iv) uznané organizaci, v) výkonnosti společnosti, vi) počtu závad zaznamenaných při každé inspekci dané lodi za předchozích 36 měsíců a vii) počtu zadržení za předchozích 36 měsíců.

Provést lze tři druhy inspekce, a to „prvotní“, „podrobnou“ nebo „rozšířenou“. U vysoce rizikových lodí se zpravidla provádí rozšířená inspekce, zatímco lodi označené za standardní riziko a níže rizikové lodi jsou podrobeny prvotní nebo podrobné inspekci.

3.2. Výkonnost státu vlajky

Jedním z kritérií pro určení rizikového profilu plavidla je výkonnost státu vlajky. Nařízením Komise (EU) č. 801/2010³ ze dne 13. září 2010 se provádí čl. 10 odst. 3 směrnice 2009/16/ES, pokud jde o kritéria státu vlajky. V rámci tohoto systému jsou státy vlajky zařazeny na černou, šedou nebo bílou listinu, a to na základě celkového počtu inspekcí a zadržení lodí plujících pod jejich vlajkou a působících v oblasti Pařížského memoranda po dobu tří let. Klasifikace je každoročně aktualizována.

3.3. Výkonnost společnosti

Parametr výkonnosti společnosti (který nebyl v rámci předchozího inspekčního režimu zohledněn) vychází z počtu inspekcí, zadržení a závad zaznamenaných u lodí patřících stejné společnosti (zodpovídající za bezpečný provoz dané lodi podle Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti). Společnosti lze klasifikovat jako „vysoce rizikové“, „středně rizikové“, „níže rizikové“ a společnosti s „velmi nízkým rizikem“. S cílem stanovit kritéria, podle nichž lze posoudit výkonnost společnosti, bylo přijato nařízení Komise (EU) č. 802/2010⁴ ze dne 13. září 2010. Provozní účinnost tohoto nařízení se v současné době posuzuje.

3.4. Informace o skutečných časech příplutí a odplutí lodí v přístavech a kotvištích členských států

Směrnice stanoví, že databáze THETIS obdrží ze systému SafeSeaNet informace o lodích vplouvajících do přístavů, díky čemuž je možné napláňovat státní přístavní inspekce a sestavit jejich program. Předchozí databáze inspekcí (SIRENAC) tuto funkci nenabízela. Systém SafeSeaNet byl zřízen⁵ jako centralizovaná evropská platforma pro výměnu námořních informací, která členskými státy EU, Norsku a Islandu umožňuje poskytovat a získávat informace o lodích, jejich pohybech a o nebezpečném nákladu.

Tato funkce má pro nový režim státní přístavní inspekce zásadní význam, protože plánování a dodržování inspekčního závazku členskými státy je založeno na tom, že členské státy mají neustále k dispozici veškeré informace o rizikovém profilu lodí, které vplouvají do jejich přístavů.

³ Úř. věst. L 241, 14.9.2010, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 241, 14.9.2010, s. 4.

⁵ Směrnici 2002/59/ES ze dne 27. června 2002 ve znění pozdějších předpisů.

3.5. Inspekce v kotvištích

Dalším novým prvkem, který zavedla směrnice 2009/16/ES, je to, že u lodí lze provést inspekci v kotvišti, kde dochází k „součinnosti mezi lodí a přístavem“. K tomu je zapotřebí dalších opatření a zdrojů určených pro inspekce.

3.6. Odepření přístupu

Podle směrnice 2009/16/ES bylo pravidlo odepření (zákazu) přístupu uplatňované v případě vícenásobných zadržení rozšířeno tak, aby se vztahovalo na státy vlajky a všechny typy lodí uvedené na šedé listině. Nový inspekční režim stanoví, že pokud vlajková loď zařazená na „černou listinu“ byla v průběhu předcházejících 36 měsíců zadržena více než dvakrát, je jí odepřen přístup do přístavu. U vlajkových lodí zařazených na „šedou listinu“ je přístup do přístavu odepřen tehdy, byla-li loď v předchozích 24 měsících zadržena více než dvakrát. Nový režim státní přístavní inspekce zavádí tyto minimální podmínky pro odepření přístupu do přístavu: 3 měsíce v případě prvního zákazu, 12 měsíců u druhého zákazu a 24 měsíců u třetího zákazu. Třetí zákaz lze zrušit jedině v případě, že jsou splněny určité podmínky a v 24-měsíčním období zákazu byla vykonána opětovná inspekce. Bude-li loď opět zadržena po třetím zákazu, bude jí trvale zakázán přístup do všech přístavů v EU.

4. PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE

4.1. Legislativní provedení směrnice – provedení do vnitrostátních právních předpisů

Směrnice 2009/16/ES vstoupila v platnost dne 17. června 2009; členské státy ji měly do svých vnitrostátních právních předpisů provést do 1. ledna 2011.

Vnitrozemské členské státy směrnici provést nemusely. Pouze Slovensko směrnici provedlo⁶, čtyři členské státy (Maďarsko, Lucembursko, Rakousko a Česká republika) formálně prohlásily, že ji do vnitrostátních právních předpisů provádět nebudou.

Z 23 členských států pouze přibližně polovina oznámila svá prováděcí opatření víceméně včas, tj. do 3 měsíců od uplynutí lhůty pro provedení směrnice do vnitrostátních právních předpisů. Nový inspekční režim tudíž nemohl být plně účinný od 1. ledna 2011. Komise zahájila řízení pro porušení práva proti všem členským státům, které nedodržely lhůtu pro provedení směrnice do vnitrostátních právních předpisů, a současný stav je takový, že směrnice je nyní plně provedena do vnitrostátních právních předpisů téměř ve všech státech.

Útvary Komise v současné době analyzují opatření oznámená v souvislosti s dodržováním právních předpisů EU. Vedle toho začala agentura EMSA provádět další návštěvy členských států, jejichž účelem je ověřit provádění směrnice (přibližně 5 návštěv ročně).

⁶ Ačkoli Slovensko směrnici provedlo do vnitrostátních právních předpisů, informace o jejím uplatňování nejsou k dispozici, protože Slovensko nemá žádné námořní přístavy. Tato zpráva se proto týká provádění směrnice ve 22 pobřežních členských státech EU a/nebo případně ve 27 státech Pařížského memoranda.

4.2. Opatření související s provedením směrnice do vnitrostátních právních předpisů, právní předpisy EU

Vedle nařízení Komise⁷ přijatých v souvislosti s výkonností státu vlajky a kritérii výkonnosti společnosti týkajícími se rizikového profilu lodě bylo přijato i nařízení Komise (EU) č. 428/2010⁸ ze dne 20. května 2010, kterým se provádí článek 14 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES, pokud jde o položky, které mají být prověřeny v průběhu rozšířené inspekce.

4.3. Provádění směrnice z provozního hlediska

Cílem nového inspekčního režimu je odstranění nekvalitní námořní dopravy zvýšením četnosti inspekcí nevyhovujících lodí a zároveň snížením četnosti inspekcí lodí, jež standardy splňují. K tomu je zapotřebí informační podpůrný systém (THETIS), který nejen shromažďuje a šíří údaje související se státní přístavní inspekci, ale rovněž umožňuje určit kritéria nezbytná pro to, aby státní přístavní inspekce mohla na základě uvedených údajů vybrat lodě a členské státy, v nichž je třeba provést inspekci. Systém SafeSeaNet poskytuje databázi THETIS veškeré informace o příplutí a odplutí lodí ve všech evropských přístavech a kotvištích.

4.4. Technické provádění směrnice

Před 1. lednem 2011 uspořádala agentura EMSA osvětové kampaně, jejichž cílem bylo upozornit na nové oznamovací povinnosti v rámci členských států i v rámci odvětví lodní dopravy.

Do listopadu 2010 bylo zavedeno technické rozhraní mezi systémy THETIS a SafeSeaNet, díky němuž je možné zaznamenávat v databázi THETIS informace o lodích vplouvajících do přístavů. Databáze THETIS byla plně zprovozněna dne 15. prosince 2010. Agentura EMSA vyškolila uživatele této databáze před jejím uvedením do provozu.

Po zahájení provozu databáze THETIS (1. ledna 2011) byla pro uživatele databáze zřízena služba technické podpory, která uživatelům databáze od té doby poskytuje technickou pomoc. V roce 2011 tato služba obdržela celkem 2331 žádostí o technickou pomoc, průměrná doba vyřízení žádosti byla 1,3 hodin.

Během prvních tří měsíců roku 2011 dokončila většina členských států vnitrostátní provedení systémů pro zaznamenávání informací o vplutí do přístavu. Aby bylo možné posoudit úplnost informací o lodích vplouvajících do přístavů, které byly v databázi THETIS zaznamenány v roce 2011, porovнала agentura EMSA počet vplutí do přístavu zaznamenaný v databázi THETIS, systému SafeSeaNet a počet zaznamenaný službou Lloyd's List Intelligence (poskytovatel obchodních služeb) a dospěla k těmto závěrům:

- Většina členských států dokončila vnitrostátní provádění rozhraní THETIS-SafeSeaNet během prvních čtyř měsíců roku 2011. Počínaje dubnem 2011 bylo ve většině členských států zaznamenáno ucelenější předávání informací z databáze THETIS do systému SafeSeaNet.

⁷ Nařízení (EU) č. 801/2010 a č. 802/2010.

⁸ Úř. věst. L125, 21.5.2010, s. 2.

- Finsko dokončilo vnitrostátní provádění rozhraní THETIS-SafeSeaNet v polovině června 2011.
- Provedení rozhraní THETIS–SafeSeaNet ve Spojeném království nebylo ke konci roku 2011 ještě dokončeno. Informace o lodích vplouvajících do přístavů zaznamenané ve Spojeném království v databázi THETIS za rok 2011 jsou tedy omezeny pouze na položky, které byly vloženy ručně, a neodráží skutečnou situaci.

5. KLÍČOVÉ OTÁZKY PŘI PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE

Tato zpráva podrobněji analyzuje a vyhodnocuje následující otázky.

5.1. Celkový závazek EU provádět inspekce

V souladu s článkem 5 směrnice 2009/16/ES provede každý členský stát za účelem splnění svého ročního inspekčního závazku:

- inspekci všech lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť a
- ročně počet inspekci všech lodí s prioritou I a II, který bude odpovídat přinejmenším jeho podílu na celkovém počtu inspekci, které se mají každoročně vykonat v rámci EU a v oblasti Pařížského memoranda.

Počet inspekci, které mají vnitrostátní orgány provést (jejich spravedlivý podíl), se stanoví v souladu s prozatímním mechanismem zřízeným Pařížským memorandem. Od 1. ledna 2014 se tyto informace budou zakládat výlučně na informacích uvedených v databázi THETIS. V tabulce 1 v příloze je uveden podíl inspekci každého státu Pařížského memoranda za rok 2011.

Na základě informací z databáze THETIS dospěla Komise k závěru, že obecně vzato byl inspekční závazek splněn.

5.2. Jak členské státy plní každoroční inspekční závazek a analýza provádění článků 6, 7 a 8 směrnice 2009/16/ES

Článek 5 směrnice 2009/16/ES stanoví inspekční závazek a články 6, 7 a 8 stanoví podmínky jeho dodržování členskými státy.

5.2.1 *Inspekční závazek a neprovedení inspekci lodí s prioritou I (článek 6)*

Článek 6 směrnice obsahuje ustanovení vztahující se na členské státy, které neprovedou inspekce požadované podle čl. 5 odst. 2 písm. a) (inspekce všech lodí s prioritou I vplouvajících do jejich přístavů a kotvišť). Členský stát v této situaci splní svůj závazek, nepřesahují-li neprovedené inspekce:

- 5 % celkového počtu inspekci u vysoce rizikových lodí s prioritou I a
- 10 % u jiných lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť.

V roce 2011 se v takové situaci ocitlo 12⁹ z 22 členských států EU¹⁰. V tabulce 2 je uveden závazek a počet inspekci provedených členskými státy, na něž se vztahuje článek 6.

Komise předběžně poznamenává, že ačkoliv byl splněn celkový inspekční závazek, existuje v některých členských státech řada problémů souvisejících s prováděním, které je třeba řešit. Počet neprovedených inspekci u lodí s prioritou I v některých členských státech vzbuzuje obavy.

5.2.2 *Celkový počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu překračuje podíl inspekci členského státu (čl. 7 odst. 1)*

Ustanovení čl. 7 odst. 1 směrnice se týká tzv. „přetížených“ členských států, v nichž počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu převyšuje podíl inspekci. V roce 2011 se v takové situaci ocitlo 5¹¹ členských států EU. V tomto případě článek stanoví, že na členský stát se hledí, jako že splnil svůj závazek, pokud:

- a) počet inspekci lodí s prioritou I provedených daným členským státem přinejmenším odpovídá podílu inspekci a
- b) členský stát nevynechal více než 30 % z celkového počtu lodí s prioritou I vplouvajících do jeho přístavů a kotvišť.

V tabulce 3 je uveden závazek a počet inspekci provedených těmito „přetíženými“ členskými státy. V této souvislosti Komise znovu poukazuje na počet neprovedených inspekci lodí s prioritou I.

5.2.3 *Celkový počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavu je nižší než podíl inspekci členského státu (čl. 7 odst. 2)*

Ustanovení čl. 7 odst. 2 se týká tzv. „nevytížených“ členských států, v nichž je celkový počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavu nižší než podíl inspekci. V roce 2011 se v takové situaci ocitlo 5¹² členských států EU. V tomto případě se na členský stát hledí, jako že splnil tento závazek, vykoná-li:

- a) inspekce u všech lodí s prioritou I a
- b) inspekce přinejmenším u 85 % lodí s prioritou II.

V tabulce 4 je uveden závazek a počet inspekci provedených těmito „nevytíženými“ členskými státy. V tomto ohledu Komise konstatuje, že tyto členské státy splnily požadovaný závazek a provedly inspekce lodí s prioritou I a že téměř všechny členské státy provedly požadovaný počet inspekci lodí s prioritou II.

Pokud jde o výše uvedené neprovedené inspekce lodí s prioritou I, budou Komise a agentura EMSA spolupracovat s dotčenými členskými státy a analyzovat důvody

⁹ Belgie, Bulharsko, Kypr, Finsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Švédsko a Spojené království.

¹⁰ Rovněž se týká Chorvatska, Islandu, Norska a Ruské federace.

¹¹ Francie, Irsko, Itálie, Řecko a Španělsko.

¹² Dánsko, Estonsko, Litva, Lotyšsko a Polsko.

těchto problémů s přihlédnutím k adaptaci na nový inspekční režim. Každý členský stát musí provést jemu přidělený počet inspekcí, jinak je ohrožena zásada spravedlivého podílu.

5.2.4 Případy, kdy nedojde k inspekci určitých lodí (článek 8)

V čl. 8 odst. 1 se stanoví, že členské státy mohou odložit inspekci lodí s prioritou I buď do příštího vplutí lodí do téhož členského státu (za předpokladu, že k vplutí dojde do 15 dnů a že loď mezitím nevpluje do jiného přístavu v rámci EU), nebo do jiného přístavu EU (za předpokladu, že k vplutí dojde do 15 dnů a stát, ve kterém se takový přístav nachází, souhlasil s vykonáním inspekce).

V roce 2011 bylo v databázi THETIS zaznamenáno 190 takových žádostí z 18 členských států. Přijímající členské státy přijaly 153 (80,5 %) těchto žádostí a vykonaly inspekce.

Kromě toho stanoví čl. 8 odst. 2 výjimečné okolnosti opravňující k nevykonání inspekce lodí s prioritou I. Tyto okolnosti nastanou, když by podle uvážení příslušného orgánu provedení inspekce vedlo k ohrožení bezpečnosti inspektorů, lodě, posádky, přístavu a mořského životního prostředí a když loď vplouvá do přístavu pouze v noční době.

Z 1614 oprávněných neprovedených inspekcí lodí s prioritou I, které v databázi THETIS v roce 2011 zaznamenaly členské státy Pařížského memoranda, bylo 121 případů (7,5 %) připsáno riziku, 582 případů (36 %) se týkalo vplutí lodí do přístavu v noční době, v 799 případech (49,5 %) byl pobyt lodí na kotvišti krátký a 112 případů (7,0 %) bylo odůvodněno „technickou nepřesností“. Pojem „technická nepřesnost“ byl zaveden v počáteční fázi provozu databáze THETIS pro problémy související se zaváděním systému a/nebo pro jiné nezjištěné důvody. Tuto možnost systém již nenabízí.

5.3. Počet a druh prováděných inspekcí

V tabulce 5 je uvedeno grafické znázornění tendencí v rámci typů inspekcí (prvotní, podrobné, rozšířené) v oblasti Pařížského memoranda v období 2009 až 2011. Z vyššího počtu rozšířených inspekcí lze odvodit, že v rámci nového inspekčního režimu se provádějí důkladnější kontroly.

5.4. Počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém členském státě

Článek 4 směrnice vyžaduje, aby členské státy udržovaly vhodné příslušné orgány s potřebným počtem kvalifikovaných inspektorů pro inspekce lodí. V tabulce 6 je uveden počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém členském státě. Údaje se v jednotlivých členských státech liší, jelikož ne vždy se jedná o práci na plný úvazek. Komise konstatuje, že členské státy obecně zachovávají odpovídající počet inspektorů potřebný k provádění požadovaných inspekcí.

5.5. Odepření přístupu

Během roku 2011 vydaly členské státy EU 18 příkazů k odepření přístupu. Šestnáct z nich bylo uloženo za vícenásobná zadržení, jeden z důvodu nepříplutí do uvedené opravárenské loděnice a jeden z důvodu vyhnutí se zadržení¹³.

5.6. Inspekce v kotvištích

Směrnice 2009/16/ES stanoví, že inspekci lodě lze provést v kotvišti spadajícím do jurisdikce přístavu. V tabulce 7 v příloze jsou uvedeny informace týkající se provádění tohoto požadavku v roce 2011. Zvláštní obavy v některých státech vyvolává vysoká míra neprovedených inspekcí v kotvištích u lodí s prioritou I. Tuto skutečnost je třeba s členskými státy vyjasnit.

5.7. Problémy/otázky vznesené členskými státy

V rámci tohoto hodnocení zaslala Komise členským státům dotazník, v němž vnitrostátní orgány vyzvala, aby poukázaly na nedostatky směrnice nebo navrhly její možné zlepšení. Této možnosti využilo několik členských států.

Byly vzneseny tyto hlavní body:

- Díky směrnici je za výjimečných okolností možné odložit inspekce lodí s prioritou I; tato možnost však neexistuje pro inspekce lodí s prioritou II, které nejsou povinné. Pokud je však členský stát „nevytížen“ ve smyslu čl. 7 odst. 2 směrnice, musí v podstatě považovat inspekce lodí s prioritou II za povinné. Několik členských států požaduje, aby se možnost odkladu inspekcí vztahovala i na „povinné“ inspekce lodí s prioritou II.
- Ustanovení čl. 8 odst. 3 písm. b) umožňuje nevykonat inspekci v kotvišti, pokud je délka pobytu lodí v přístavu „příliš krátká“. Členské státy požádaly, aby byla tato možnost rozšířena i na přístavy.
- Článek 15 směrnice 2002/59/ES umožňuje členským státům osvobodit linkovou dopravu mezi přístavy umístěnými na jejich území od povinnosti oznamovat nebezpečné nebo znečišťující věci přepravované na palubě. Členské státy navrhly, že by tato výjimka měla být rozšířena na státní přístavní inspekci.
- Členské státy uvedly, že požadavky směrnic 2002/59/ES a 2009/20/ES o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky nejsou zahrnuty do databáze THETIS a že je třeba tuto skutečnost zohlednit.
- Pokud se prioritní stav plavidel změní v okamžiku, kdy je plavidlo v přístavu, členské státy navrhly, aby databáze THETIS varovala dotýčný stát, který by měl mít diskreční lhůtu, aby se tato neprovedená inspekce nezapočítávala v jeho neprospěch.
- Příloha III směrnice obsahuje seznam informací, které mají být uvedeny v oznámení o vplutí lodí. Členské státy navrhly, aby byl požadavek v písmenu f) („datum

¹³ Ustanovení čl. 21 odst. 4 směrnice.

poslední rozšířené inspekce provedené v oblasti Pařížského memoranda“) zrušen, neboť tyto informace jsou již zahrnuty v systému THETIS.

Komise v současné době zkoumá problémy zjištěné během provádění, jakož i otázky vznesené členskými státy, a zda je třeba změnit směrnici 2009/16/ES. Komise se zejména bude (s agenturou EMSA) zabývat otázkou, zda se jedná o statistické odchylky týkající se prvního roku provádění, nebo zda tyto problémy plynou ze systému a zda budou mít každoročně dopad na tytéž členské státy.

6. ZÁVĚRY

6.1. Výsledek prováděcích opatření

Provádění směrnice bylo pracné a v členských státech i na úrovni EU si vyžádalo značné finanční zdroje. Díky pracovnímu nasazení byla směrnice z velké části provedena počátkem roku 2011. Obecný dojem Komise je, že směrnice je v zásadě provedena. Komise se bude veškerými zjištěnými právními, technickými a provozními nedostatky následně zabývat.

6.2. Dopad na námořní bezpečnost, účinnost námořní dopravy a předcházení znečišťování moří

Díky novému inspekčnímu režimu se zajistí provedení inspekce na lodích připlouvajících do přístavů EU a kotvišť v plném rozsahu. Režim rovněž zavádí systém, v jehož rámci se výběr lodí pro inspekci provádí na základě systému, který je více založený na posouzení rizikových faktorů. Informace o lodích vplouvajících do přístavů poskytované v reálném čase zároveň zlepšují možnosti při rozhodování, které lodě mají být podrobeny inspekci.

Obecně lze říct, že závazek, který členské státy EU přijaly v souvislosti s inspekcemi, byl splněn. V roce 2011 se ve srovnání s předcházejícími roky celkový počet inspekcí, které bylo třeba provést, snížil. Kvalita provedených inspekcí se tak zvýšila a inspekce se zaměřily na lodě nesplňující normy. To znamená, že zdroje státní přístavní inspekce se soustředí na inspekci méně kvalitních plavidel a že inspekce jsou důkladnější.

6.3. Budoucí vývoj

Jak je uvedeno výše, s ohledem na problémy, které byly zjištěny během provádění a které členské státy Komisi oznámily, Komise v současné době posuzuje, zda je nutné směrnici změnit.

V nadcházejících letech se očekává, že se režim státní přístavní inspekce provozovaný v rámci EU přizpůsobí budoucím požadavkům, které mohou vyplynout mimo jiné z mezinárodních úmluv po jejich vstupu v platnost, kdy se stanou relevantními nástroji pro účely směrnice 2009/16/ES.

Úmluva o práci na moři z roku 2006 již brzy vstoupí v platnost a související směrnice 2009/13/ES¹⁴ bude muset být propojena se systémem THETIS. V tomto ohledu projednávají v současnosti Evropský parlament a Rada¹⁵ návrh Komise na změnu směrnice 2009/16/ES.

¹⁴ Úř. věst. L124, 20.5.2009, s. 30.

¹⁵ KOM(2012) 129, 23.3.2012.

Kromě toho vstoupí v platnost úmluva Mezinárodní organizace práce o balastních vodách a v této souvislosti se očekává, že její prosazování se bude provádět v rámci směrnice 2009/16/ES a databáze THETIS.

Příloha

Tabulky, na které zpráva odkazuje*

Vzhledem k tomu, že směrnice odkazuje na oblasti Pařížského memoranda, jsou v těchto tabulkách uvedeny i podrobnosti týkající se států, které nejsou členy EU.

Tabulka 1 – Inspekční závazky členských států Pařížského memoranda

	Celkový počet vplutí do přístavu uvedený v databázi THETIS za rok 2011	Počet jednotlivých lodí uvedený v databázi THETIS za rok 2011	Poměr za rok 2011	Závazek podle čl. 5 odst. 2 písm. b) za rok 2011
Belgie	23233	5255	6,30 %	1168
Bulharsko	2909	1277	1,69 %	313
Kanada	913	872	3,48 %	645
Chorvatsko	1927	624	1,10 %	203
Kypr	2410	800	1,20 %	223
Dánsko	8387	2053	3,18 %	588
Estonsko	5096	1507	1,77 %	328
Finsko	12727	1170	1,75 %	324
Francie	27654	5447	7,04 %	1305
Německo	27503	4941	6,35 %	1177
Řecko	20314	3295	3,18 %	590
Island	1935	322	0,31 %	58
Irsko	9528	1139	1,45 %	268
Itálie	31810	5049	6,49 %	1203
Lotyšsko	7149	1965	2,32 %	430
Litva	4080	1605	1,87 %	347

Malta	2607	819	1,80 %	333
Nizozemsko	42686	7235	8,24 %	1527
Norsko	14391	1514	3,08 %	570
Polsko	11034	2380	2,86 %	531
Portugalsko	3683	1536	3,10 %	574
Rumunsko	4087	1703	2,32 %	430
Ruská federace	16728	3403	3,34 %	618
Slovinsko	1417	612	0,88 %	163
Španělsko	31865	6234	10,58 %	1960
Švédsko	24680	2567	3,28 %	608
Spojené království	4266	2231	11,04 %	2046
Celkem	345019	67555	100 %	18530

*(Zdroj všech tabulek: EMSA)

Tabulka 2 – Závazky a inspekce v souladu s článkem 6 s měrnice 2009/16/ES

	Závazek za rok 2011	Počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu	Počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce	Počet lodí s prioritou II vplouvajících do přístavu	Počet lodí s prioritou II vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce	Počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce
Belgie	1168	521	475	1082	496	971
Bulharsko	313	290	273	310	255	528
Kypr	223	207	52	232	73	125
Finsko	324	94	78	527	238	316
Německo	1177	559	517	964	887	1404
Island	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Nizozemsko	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norsko	570	374	234	811	360	594
Portugalsko	574	263	239	397	206	445
Rumunsko	430	374	339	467	437	776
Slovinsko	163	98	97	149	143	240
Švédsko	608	166	130	650	226	356
Spojené království	2046	1634	765	1773	776	1541
Celkem	9514	6252	4429	9684	4742	9171

Tabulka 3 – Závazky a inspekce v souladu s článkem 7 odst. 1 s měrnice 2009/16/ES

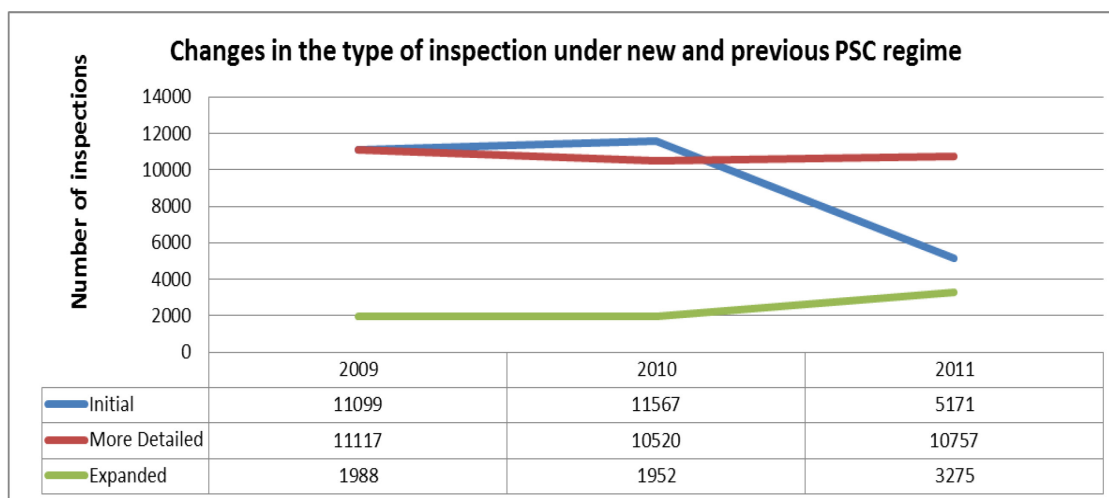
	Závazek za rok 2011	Počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu	Počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce	Počet lodí s prioritou II vplouvajících do přístavu	Počet lodí s prioritou II vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce	Počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce
Francie	1305	1314	492	2300	733	1225
Řecko	590	1469	656	2836	334	990

Irsko	268	562	81	475	153	234
Itálie	1203	1464	1084	3440	622	1706
Španělsko	1960	2513	1216	3537	511	1727
Celkem	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Tabulka 4 – Závazky a inspekce v souladu s článkem 7 odst. 2 s měrnice 2009/16/ES

	Závazek za rok 2011	Počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu	Počet lodí s prioritou I vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce	Počet lodí s prioritou II vplouvajících do přístavu	Počet lodí s prioritou II vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce	Počet lodí s prioritou I a II vplouvajících do přístavu, u nichž byla provedena inspekce
Dánsko	588	196	173	320	209	382
Estonsko	328	68	65	134	120	185
Lotyšsko	430	71	66	187	180	246
Litva	347	66	62	125	120	182
Polsko	531	156	139	324	293	432
Celkem	2224	557	505	1090	713	1427

Tabulka 5 Obecný trend inspekcí a změn v typech inspekcí v oblasti Pařížského memoranda



Tabulka 6 – počet inspektorů státní přístavní inspekce v každém státě

	Počet inspektorů státní přístavní inspekce
Belgie	9
Bulharsko	14
Kypr	11
Dánsko	27
Estonsko	9
Finsko	23
Francie	84
Německo	40
Řecko	51
Island	2
Irsko	22
Itálie	111
Lotyšsko	9
Litva	12
Malta	3
Nizozemsko	29
Norsko	79
Polsko	16
Portugalsko	11
Rumunsko	13
Slovinsko	4
Španělsko	96
Švédsko	44
Spojené království	113
Celkem	832

Tabulka 7 – Vplutí do přístavu a inspekce v kotvištích

	Celkový počet vplutí do přístavu	Vplutí do kotviště	Inspekce v kotvištích	Vplutí lodí s prioritou I do kotviště	Inspekce lodí s prioritou I v kotvištích	Zadržení lodí s prioritou I v kotvišti
Belgie	18649	-		-	-	-
Bulharsko	2633	283	62	18	13	-
Kypr	2304	147	3	25	-	
Dánsko	8920	1	1	1	1	-
Estonsko	3754	-		-	-	-
Finsko	18229	17	1	1	-	-
Francie	29204	148	10	14	-	-
Německo	23330	-		-	-	-
Řecko	18080	2446	210	294	47	-
Island	1567	3		-	-	-
Irsko	7450	5		-	-	-
Itálie	73290	15541	421	5682	53	-
Lotyšsko	5318	-		-	-	-
Litva	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Nizozemsko	47686	382	17	26	2	-
Norsko	14201	130	82	12	11	-
Polsko	8570	294	23	3	1	-
Portugalsko	3189	7	4	3	1	-
Rumunsko	3886	829	113	15	4	-
Slovinsko	1248	22	11	-	-	-
Španělsko	38490	1916	113	363	29	1
Švédsko	30168	2		-	-	-

Spojené království	3851	245	36	182	13	-
-------------------------------	------	-----	----	-----	----	---