



**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

**Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 2012 (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για το Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	20 Νοεμβρίου 2012
Αποδέκτης:	κ. Uwe CORSEPIUS, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2012) 660 final
Θέμα:	ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ Εκθεση αξιολόγησης της εφαρμογής και του αντίκτυπου των μέτρων που ελήφθησαν σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο της Επιτροπής - COM(2012) 660 final.

συνημμ.: COM(2012) 660 final

Βρυξέλλες, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Έκθεση αξιολόγησης της εφαρμογής και του αντίκτυπου των μέτρων που ελήφθησαν
σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος
λιμένα**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έκθεση αξιολόγησης της εφαρμογής και του αντίκτυπου των μέτρων που ελήφθησαν σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της ασφάλειας στη θάλασσα είναι ο έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΚΛ), ο οποίος θα μπορούσε να οριστεί ως ο έλεγχος ξένων πλοίων σε άλλους εθνικούς λιμένες προκειμένου να εξακριβώνεται, αφενός, ότι η κατάρτιση του πλοιάρχου και των αξιωματικών επί του σκάφους, καθώς και η κατάσταση πλοίου και του εξοπλισμού του, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων και, αφετέρου, ότι το σκάφος είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με την ισχύουσα διεθνή νομοθεσία.

Το καθεστώς της ΕΕ για τον ΕΚΛ βασίζεται στην οδηγία 2009/16/ΕΚ¹, με την οποία κωδικοποιήθηκε και ενισχύθηκε η προηγούμενη νομοθεσία στον τομέα αυτό, η οποία είχε θεσπιστεί το 1995. Το καθεστώς της ΕΕ βασίζεται στην προϋπάρχουσα δομή του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (ΜΣ των Παρισίων). Όλα τα παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ, καθώς και ο Καναδάς, η Ρωσία, η Κροατία, η Ισλανδία και η Νορβηγία είναι μέλη του ΜΣ των Παρισίων. Η Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) συνεργάζονται στενά με τα συμβαλλόμενα μέρη του ΜΣ των Παρισίων.

Με την οδηγία 2009/16/ΕΚ θεσπίστηκε, από την 1η Ιανουαρίου 2011, νέο καθεστώς επιθεώρησης στο πλαίσιο του ΕΚΛ. Εκτός από τα μέτρα που έχουν ληφθεί από τα κράτη μέλη, η οδηγία εφαρμόστηκε σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της κατάρτισης συστήματος κοινοποίησης των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων ΕΚΛ (βάση δεδομένων THETIS). Το σύστημα THETIS αναπτύχθηκε από την Επιτροπή σε στενή συνεργασία με τον EMSA, ο οποίος διαχειρίζεται το σύστημα THETIS για λογαριασμό της Επιτροπής.

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ προβλέπει νέες απαιτήσεις στον τομέα του ΕΚΛ, καθώς και κοινά κριτήρια και εναρμονισμένες διαδικασίες ελέγχου των πλοίων, και στοχεύει στην επιθεώρηση όλων των πλοίων, ανάλογα με την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, με συχνότερη διεξαγωγή επιθεωρήσεων στα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο.

Το άρθρο 35 της οδηγίας προβλέπει ότι η Επιτροπή θα υποβάλει, το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2012, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας και, ειδικότερα, την εκπλήρωση της συνολικής υποχρέωσης της

¹ Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 136 της 28.5.2009, σ. 57)

Κοινότητας και των υποχρεώσεων κάθε κράτους μέλους ξεχωριστά (άρθρα 5, 6, 7 και 8) όσον αφορά τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων. Σύμφωνα με το άρθρο 35, η Επιτροπή οφείλει επίσης να υποβάλει έκθεση σχετικά με τον αριθμό των επιθεωρητών ΕΚΛ σε κάθε κράτος μέλος, τον αριθμό επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν και, εάν κρίνει αναγκαίο, να προτείνει τροποποιητική οδηγία ή άλλη νομοθετική πράξη στον τομέα αυτόν.

2. ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η εφαρμογή της οδηγίας από τα κράτη μέλη περιλαμβάνει νομικά, επιχειρησιακά και τεχνικά στοιχεία:

- Η εφαρμογή από νομική άποψη επιτυγχάνεται με την τυπική μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και την επιβολή της σχετικής εθνικής νομοθεσίας.
- Η εφαρμογή από επιχειρησιακή άποψη επιτυγχάνεται με τη διασφάλιση της τακτικής επιθεώρησης όλων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τήρηση των διαδικασιών και των απαιτήσεων της οδηγίας.
- Η εφαρμογή από τεχνική άποψη περιλαμβάνει τη δημιουργία και τη διαχείριση της βάσης δεδομένων THETIS και της απαιτούμενης υποδομής πληροφορικής για την καταχώριση των πληροφοριών σχετικά με τον κατάπλου των πλοίων², οι οποίες απαιτούνται βάσει του άρθρου 24 της οδηγίας.

Για την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να της παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και την εφαρμογή της. Επιπλέον, η Επιτροπή ανέθεσε στον EMSA να διεξαγάγει μια σειρά επιθεωρήσεων στα κράτη μέλη προκειμένου να την συνδράμει στην αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας.

3. ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΠΕΦΕΡΕ Η ΟΔΗΓΙΑ 2009/16/ΕΚ

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ επέφερε τις ακόλουθες βασικές αλλαγές στο καθεστώς της ΕΕ όσον αφορά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα:

3.1. Πλήρης κάλυψη από πλευράς επιθεώρησης

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ προβλέπει ότι όλα τα πλοία που υπάγονται στο καθεστώς αυτό και καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες επιθεωρούνται· αυτό αποκλίνει από την προηγούμενη απαίτηση (βάσει της οδηγίας 95/21/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε) σύμφωνα με την οποία οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα επιθεωρούν το 25% των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους. Στο πλαίσιο του νέου καθεστώτος

² Το άρθρο 24 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου που καταπλέει στους λιμένες τους διαβιβάζεται σε εύλογο χρονικό διάστημα στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μέσω του κοινοτικού συστήματος ανταλλαγής ναυτικών πληροφοριών «SafeSeaNet» το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιθ) της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, ώστε να καταστεί δυνατή, για την αρχή που είναι αρμόδια για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, η επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση.

επιθεώρησης, η επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση γίνεται μέσω διεξοδικού συστήματος ταξινόμησης των πλοίων σε κατηγορίες κινδύνου (SRP: Ship Risk Profiles). Κάθε πλοίο είναι κατηγορίας «υψηλού κινδύνου», «χαμηλού κινδύνου» ή «συνήθους κινδύνου».

Η συχνότητα των επιθεωρήσεων εξαρτάται από το SRP:

- τα «υψηλού κινδύνου» πλοία υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις κάθε 5-6 μήνες,
- τα «συνήθους κινδύνου» πλοία κάθε 10-12 μήνες και
- τα «χαμηλού κινδύνου» πλοία κάθε 24-36 μήνες.

Όταν ένα συγκεκριμένο πλοίο καθίσταται επιλέξιμο για επιθεώρηση (για παράδειγμα στην περίπτωση πλοίου συνήθους κινδύνου, 10 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση) σύμφωνα με τη συχνότητα που αναφέρεται ανωτέρω, το πλοίο χαρακτηρίζεται ως προτεραιότητας II και μπορεί να υποβληθεί σε επιθεώρηση. Όταν λήξει η προθεσμία βάσει του SRP (στην περίπτωση πλοίου συνήθους κινδύνου, 12 μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση), το πλοίο καθίσταται πλοίο προτεραιότητας I και πρέπει να επιθεωρηθεί.

Για τον προσδιορισμό της κατηγορίας κινδύνου λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα 7 κριτήρια: (i) ο τύπος του πλοίου, (ii) η ηλικία του πλοίου, (iii) η σημαία (μαύρος, γκρίζος ή λευκός κατάλογος, όπως αυτοί ορίζονται στο ΜΣ των Παρισίων, (iv), ο αναγνωρισμένος οργανισμός, (v) οι επιδόσεις της εταιρείας, (vi) ο αριθμός ελλείψεων που έχουν καταγραφεί σε κάθε επιθεώρηση του πλοίου κατά τους προηγούμενους 36 μήνες και (vii) ο αριθμός των απαγορεύσεων απόπλου κατά τους προηγούμενους 36 μήνες.

Τρεις τύποι επιθεώρησης μπορούν να διεξαχθούν: «αρχική», «λεπτομερέστερη» ή «εκτεταμένη». Κατά κανόνα, τα πλοία υψηλού κινδύνου υποβάλλονται σε εκτεταμένη επιθεώρηση, ενώ τα πλοία συνήθους και χαμηλού κινδύνου υπόκεινται σε αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση.

3.2. Επιδόσεις του κράτους σημαίας

Ένα από τα κριτήρια για τον προσδιορισμό της κατηγορίας κινδύνου ενός σκάφους είναι οι επιδόσεις του κράτους σημαίας. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 801/2010 της Επιτροπής³, της 13ης Σεπτεμβρίου 2010, θέτει σε εφαρμογή το άρθρο 10 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ όσον αφορά τα κριτήρια του κράτους σημαίας. Στο πλαίσιο του συστήματος αυτού, τα κράτη σημαίας ταξινομούνται σε μαύρο, γκρίζο ή λευκό κατάλογο, με βάση τον συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων και απαγορεύσεων απόπλου πλοίων που φέρουν τη σημαία τους και δραστηριοποιούνται στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων κατά τη διάρκεια περιόδου τριών ετών. Η ταξινόμηση επικαιροποιείται κάθε χρόνο.

3.3. Επιδόσεις της εταιρείας

Η παράμετρος των επιδόσεων της εταιρείας (η οποία δεν λαμβανόταν υπόψη στο πλαίσιο του προηγούμενου καθεστώτος επιθεώρησης) βασίζεται στον αριθμό των επιθεωρήσεων, των απαγορεύσεων απόπλου ή των ελλείψεων που έχουν καταγραφεί για πλοία που ανήκουν στην ίδια εταιρεία (υπεύθυνη για τον διεθνή κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM) του πλοίου). Οι εταιρείες κατατάσσονται: σε «υψηλού», «μέσου», «χαμηλού» και «πολύ χαμηλού» κινδύνου.

³ ΕΕ L 241 της 14.9.2010, σ. 1.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 802/2010 της Επιτροπής⁴, της 13ης Σεπτεμβρίου 2010, εκδόθηκε προκειμένου να καθοριστούν τα κριτήρια βάσει των οποίων προσδιορίζονται οι επιδόσεις των εταιρειών. Η επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού είναι υπό αξιολόγηση.

3.4. Πληροφορίες σχετικά με τις πραγματικές ώρες άφιξης και αναχώρησης των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες και τα αγκυροβόλια τους

Η οδηγία προβλέπει ότι η βάση δεδομένων THETIS λαμβάνει πληροφορίες από το σύστημα SafeSeaNet σχετικά με τον κατάπλου των πλοίων, οι οποίες καθιστούν δυνατό τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων από το κράτος λιμένα. Η προηγούμενη βάση δεδομένων επιθεωρήσεων (SIRENAC) δεν παρείχε τη δυνατότητα αυτή. Το σύστημα SafeSeaNet δημιουργήθηκε⁵ ως μια κεντρική ευρωπαϊκή πλατφόρμα για την ανταλλαγή ναυτιλιακών δεδομένων που επιτρέπουν στα κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία και την Ισλανδία, να παρέχουν και να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα πλοία, τις κινήσεις των πλοίων και τα επικίνδυνα φορτία.

Η δυνατότητα που προσφέρει το νέο καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα είναι καθοριστικής σημασίας, δεδομένου ότι ο προγραμματισμός των επιθεωρήσεων από τα κράτη μέλη και η εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους σχετικά με το θέμα αυτό βασίζονται στην άμεση και πλήρη γνώση των πληροφοριών σχετικά με την κατηγορία κινδύνου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους.

3.5. Επιθεωρήσεις στα αγκυροβόλια

Ένα ακόμη νέο στοιχείο που εισήχθη με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, είναι η δυνατότητα επιθεώρησης των πλοίων σε αγκυροβόλιο στο οποίο λαμβάνει χώρα «διασύνδεση πλοίου/λιμένα». Αυτό απαιτεί επιπλέον ρυθμίσεις επιθεώρησης και πρόσθετους πόρους.

3.6. Άρνηση πρόσβασης

Με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, ο κανόνας άρνησης πρόσβασης (απαγόρευση) λόγω πολλαπλών απαγορεύσεων απόπλου διευρύνθηκε ώστε να συμπεριληφθούν τα κράτη σημαίας που περιλαμβάνονται στον γκρίζο κατάλογο και όλοι οι τύποι πλοίων. Το νέο καθεστώς επιθεώρησης προβλέπει ότι απαγορεύεται η πρόσβαση στα πλοία με σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στον μαύρο κατάλογο και στα οποία έχει απαγορευθεί ο απόπλους πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών. Στην περίπτωση των πλοίων με σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στον γκρίζο κατάλογο, η απαγόρευση του απόπλου περισσότερες από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών οδηγεί επίσης σε απαγόρευση της πρόσβασης. Στο πλαίσιο των νέων ρυθμίσεων σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, θεσπίζεται ελάχιστη διάρκεια απαγόρευσης: 3 μήνες για την πρώτη απαγόρευση, 12 μήνες για τη δεύτερη απαγόρευση και 24 μήνες για την τρίτη απαγόρευση. Η τρίτη απαγόρευση μπορεί να αρθεί μόνον εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις και διεξαχθεί νέα επιθεώρηση κατά τη διάρκεια της περιόδου απαγόρευσης των 24 μηνών. Τυχόν απαγόρευση απόπλου μετά την τρίτη απαγόρευση οδηγεί σε μόνιμη απαγόρευση της πρόσβασης σε οποιονδήποτε λιμένα της ΕΕ.

⁴ ΕΕ L 241 της 14.9.2010, σ. 4.

⁵ Με την οδηγία 2002/59/ΕΚ της 27.6.2002, όπως τροποποιήθηκε.

4. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

4.1. Εφαρμογή από νομική άποψη - μεταφορά στην εθνική νομοθεσία

Η οδηγία 2009/16/EK τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιουνίου 2009. Τα κράτη μέλη όφειλαν να μεταφέρουν την οδηγία στην εθνική τους νομοθεσία έως την 1η Ιανουαρίου 2011.

Τα μη παράκτια κράτη μέλη δεν ήταν υποχρεωμένα να μεταφέρουν την οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο. Μόνο η Σλοβακία έθεσε σε εφαρμογή την οδηγία⁶, τέσσερα κράτη μέλη (η Ουγγαρία, το Λουξεμβούργο, η Αυστρία και η Τσεχική Δημοκρατία) δήλωσαν επισήμως ότι δεν θα την μετέφεραν στο εθνικό τους δίκαιο.

Από τα 23 κράτη μέλη, περίπου μόνο τα μισά κοινοποίησαν ότι έλαβαν τα μέτρα για τη μεταφορά της οδηγίας εγκαίρως, δηλαδή εντός τριών μηνών από την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας μεταφοράς. Ως εκ τούτου, το νέο καθεστώς επιθεώρησης δεν μπορούσε να παράγει πλήρη αποτελέσματα από την 1η Ιανουαρίου 2011. Η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες παράβασης κατά όλων των κρατών μελών που δεν τήρησαν την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και έχει σχεδόν ολοκληρωθεί πλέον η μεταφορά της οδηγίας.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής αναλύουν επί του παρόντος τα κοινοποιηθέντα μέτρα για τη συμμόρφωση με το ενωσιακό δίκαιο. Επιπλέον, ο EMSA έχει αρχίσει να πραγματοποιεί περαιτέρω επισκέψεις στα κράτη μέλη για να ελέγξει την εφαρμογή (περίπου 5 επισκέψεις ετησίως).

4.2. Μέτρα για τη μεταφορά της οδηγίας, ενωσιακή νομοθεσία

Εκτός από τους κανονισμούς της Επιτροπής⁷ σχετικά με τις επιδόσεις του κράτους σημαίας και τα κριτήρια επιδόσεων των εταιρειών όσον αφορά τις κατηγορίες κινδύνου των πλοίων, εκδόθηκε και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 428/2010 της Επιτροπής⁸, της 20ής Μαΐου 2010, για την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16/EK όσον αφορά τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται κατά τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων.

4.3. Εφαρμογή από επιχειρησιακή άποψη

Το νέο καθεστώς επιθεώρησης αποσκοπεί στην εξάλειψη των πλοίων που δεν πληρούν τα σχετικά πρότυπα με αύξηση της συχνότητας των επιθεωρήσεων των εν λόγω πλοίων και παράλληλη μείωση της συχνότητας επιθεώρησης των πλοίων ποιότητας. Αυτό προϋποθέτει σύστημα υποστήριξης πληροφοριών (THETIS), το οποίο όχι μόνο συγκεντρώνει και διανέμει δεδομένα σχετικά με τους ελέγχους από το κράτος λιμένα, αλλά έχει και την ικανότητα υπολογισμού των απαιτούμενων κριτηρίων για την καθοδήγηση των κρατών μελών όσον αφορά την επιλογή των προς επιθεώρηση πλοίων με βάση τα δεδομένα αυτά. Το σύστημα SafeSeaNet τροφοδοτεί τη βάση δεδομένων THETIS με όλες τις πληροφορίες για την αναχώρηση και την άφιξη των πλοίων σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁶ Μολονότι η Σλοβακία έχει μεταφέρει την οδηγία στο εθνικό της δίκαιο, δεν υπάρχουν στοιχεία εφαρμογής δεδομένου ότι δεν διαθέτει θαλάσσιους λιμένες. Ως εκ τούτου, η παρούσα έκθεση αναφέρεται στην εφαρμογή από τα 22 παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ και/ή (ενδεχομένως) των 27 κρατών του ΜΣ των Παρισίων.

⁷ Κανονισμοί (ΕΕ) αριθ. 801/2010 και 802/2010

⁸ ΕΕ L125 της 21.5.2010, σ. 2

4.4. Εφαρμογή από τεχνική άποψη

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011, ο EMSA διοργάνωσε στα κράτη μέλη εκστρατεία ευαισθητοποίησης με σκοπό την εξοικείωση του κλάδου με τις νέες υποχρεώσεις κοινοποίησης.

Η τεχνική διασύνδεση των δύο συστημάτων (THETIS και SafeSeaNet), η οποία καθιστά δυνατή την καταχώριση των πληροφοριών για τον κατάπλου των πλοίων στη βάση δεδομένων THETIS, ήταν έτοιμη τον Νοέμβριο του 2010. Η βάση δεδομένων THETIS τέθηκε σε πλήρη λειτουργία στις 15 Δεκεμβρίου 2010. Πριν από την εν λόγω ημερομηνία, ο EMSA παρείχε κατάρτιση στους χρήστες της βάσης αυτής.

Μετά την έναρξη της λειτουργίας της βάσης THETIS (την 1η Ιανουαρίου 2011), άρχισε να λειτουργεί και μία υπηρεσία υποστήριξης (helpdesk), η οποία παρέχει έκτοτε στήριξη και τεχνική βοήθεια στους χρήστες της βάσης. Το 2011, υποβλήθηκαν συνολικά 2331 αιτήματα με μέσο χρόνο διεκπεραίωσης 1,3 ώρες.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2011 ολοκληρώθηκε στα περισσότερα κράτη μέλη η εφαρμογή των εθνικών τους συστημάτων σχετικά με τον κατάπλου πλοίων. Για να εκτιμήσει αν οι πληροφορίες σχετικά με τον κατάπλου πλοίου που καταχωρίστηκαν στη βάση THETIS το 2011 είναι πλήρεις, ο EMSA προέβη σε σύγκριση του αριθμού προσεγγίσεων πλοίων που καταχωρίστηκαν στη βάση THETIS, στο SafeSeaNet και στον κατάλογο πληροφοριών των Lloyd's (Lloyd's List Intelligence) (φορέας παροχής εμπορικών υπηρεσιών). Διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

- Κατά το πρώτο τρίμηνο του 2011 ολοκληρώθηκε στα περισσότερα κράτη μέλη η υλοποίηση σε εθνικό επίπεδο της διεπαφής THETIS – SafeSeaNet. Ως εκ τούτου, από τον Απρίλιο του 2011 και μετά, διαπιστώθηκε στα περισσότερα κράτη μέλη μεγαλύτερη συνέπεια στη διαβίβαση πληροφοριών από το σύστημα SafeSeaNet στη βάση δεδομένων THETIS.
- Η Φινλανδία ολοκλήρωσε την εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο της διεπαφής THETIS-SafeSeaNet στα μέσα Ιουνίου 2011.
- Έως το τέλος του 2011, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν είχε ακόμη ολοκληρώσει την εφαρμογή της διεπαφής THETIS – SafeSeaNet σε εθνικό επίπεδο. Συνεπώς, οι πληροφορίες σχετικά με τον κατάπλου των πλοίων για το 2011 στη βάση δεδομένων THETIS περιορίζονται σε καταχωρίσεις που δεν έγιναν με αυτόματο τρόπο και δεν αντανakλούν την πραγματική κατάσταση.

5. ΘΕΜΕΛΙΩΔΗ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Η παρούσα έκθεση εξετάζει και αξιολογεί διεξοδικότερα τα ακόλουθα θέματα.

5.1. Η γενική υποχρέωση επιθεωρήσεων της ΕΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, κάθε κράτος μέλος τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει όσον αφορά τη διεξαγωγή ετήσιων επιθεωρήσεων:

- α) με επιθεώρηση όλων των πλοίων προτεραιότητας Ι, τα οποία καταπλέουν σε λιμένες ή αγκυροβόλιά του· και

- β) με διεξαγωγή ορισμένου αριθμού επιθεωρήσεων πλοίων (προτεραιότητας Ι και προτεραιότητας ΙΙ) ετησίως, ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον στο ποσοστό του επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται ετησίως εντός της ΕΕ και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων.

Ο αριθμός των επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγουν οι εθνικές αρχές (δίκαιο ποσοστό) υπολογίζεται βάσει ενός προσωρινού μηχανισμού που καθιερώθηκε στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων. Από την 1η Ιανουαρίου 2014 τα στοιχεία αυτά θα βασίζονται αποκλειστικά στα δεδομένα της βάσης δεδομένων THETIS. Ο πίνακας του παραρτήματος 1 δείχνει το ποσοστό επιθεωρήσεων κάθε κράτους του ΜΣ των Παρισίων για το 2011.

Βάσει των πληροφοριών της βάσης δεδομένων THETIS, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι, συνολικά, έχει τηρηθεί η υποχρέωση διεξαγωγής επιθεωρήσεων.

5.2. Τήρηση από τα κράτη μέλη της υποχρέωσης ετήσιων επιθεωρήσεων που έχουν αναλάβει και ανάλυση της εφαρμογής των άρθρων 6, 7 και 8 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

Το άρθρο 5 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ θεσπίζει την υποχρέωση επιθεωρήσεων, ενώ τα άρθρα 6, 7 και 8 προβλέπουν τις λεπτομέρειες συμμόρφωσης για τα κράτη μέλη.

5.2.1 Υποχρέωση επιθεωρήσεων και μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας Ι (άρθρο 6)

Το άρθρο 6 της οδηγίας περιλαμβάνει διατάξεις που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη τα οποία δεν διεξάγουν τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) (επιθεώρηση όλων των πλοίων προτεραιότητας Ι τα οποία καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του). Στην περίπτωση αυτή τα κράτη μέλη τηρούν την υποχρέωση που έχουν αναλάβει εφόσον οι εν λόγω μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν:

- α) το 5% του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων πλοίων υψηλού κινδύνου προτεραιότητας Ι και
- β) το 10% για τα άλλα πλοία προτεραιότητας Ι τα οποία καταπλέουν σε λιμένες ή αγκυροβόλιά του.

Το 2011, 12⁹ κράτη μέλη της ΕΕ¹⁰ (επί συνόλου 22) βρίσκονταν στην κατάσταση αυτή. Ο πίνακας 2 δείχνει την υποχρέωση και τον αριθμό των επιθεωρήσεων που διεξήγαγαν τα κράτη μέλη στα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 6.

Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ενώ η συνολική υποχρέωση επιθεωρήσεων έχει επιτευχθεί, ορισμένα προβλήματα εφαρμογής φαίνεται να υπάρχουν σε ορισμένα κράτη μέλη, τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν. Ο αριθμός των επιθεωρήσεων προτεραιότητας Ι οι οποίες δεν διεξήχθησαν σε ορισμένα κράτη μέλη προκαλεί ιδιαίτερη ανησυχία.

⁹ Βέλγιο, Βουλγαρία, Κύπρος, Φινλανδία, Γερμανία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

¹⁰ Ισχύει επίσης για την Κροατία, την Ισλανδία, τη Νορβηγία και τη Ρωσική Ομοσπονδία.

5.2.2 *Ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες του υπερβαίνει το ποσοστό του στις επιθεωρήσεις (άρθρο 7 παράγραφος 1)*

Το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας αφορά τα ιδιαίτερα επιβαρυνμένα κράτη μέλη, στα οποία ο αριθμός των πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες τους υπερβαίνει το ποσοστό τους στις επιθεωρήσεις. Το 2011, 5¹¹ κράτη μέλη της ΕΕ ήταν στην κατάσταση αυτή. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο προβλέπει ότι το κράτος μέλος θεωρείται ότι τηρεί τις υποχρεώσεις του εφόσον:

- α) διεξάγει αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων προτεραιότητας I ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον σε αυτό το ποσοστό επιθεωρήσεων, και
- β) δεν αφήνει χωρίς επιθεώρηση ποσοστό ανώτερο του 30% του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του.

Ο πίνακας 3 παρουσιάζει την υποχρέωση και τον αριθμό επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν από τα εν λόγω ιδιαίτερα επιβαρυνμένα κράτη μέλη. Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει και πάλι τον αριθμό των επιθεωρήσεων πλοίων προτεραιότητας I που δεν διεξήχθησαν.

5.2.3 *Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II είναι κατώτερος από το ποσοστό επιθεώρησης του κράτους μέλους (άρθρο 7 παράγραφος 2)*

Άρθρο 7 παράγραφος 2 αφορά τα λιγότερο επιβαρυνμένα κράτη μέλη, στα οποία ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II είναι κατώτερος από το ποσοστό επιθεώρησης. Το 2011, 5¹² κράτη μέλη της ΕΕ ήταν στην κατάσταση αυτή. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος θεωρείται ότι τηρεί τις υποχρεώσεις του εφόσον διεξάγει επιθεωρήσεις:

- α) σε όλα τα πλοία προτεραιότητας I, και
- β) σε τουλάχιστον 85% των πλοίων προτεραιότητας II.

Ο πίνακας 4 παρουσιάζει την υποχρέωση και τον αριθμό επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν από τα εν λόγω επιβαρυνμένα κράτη μέλη. Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα εν λόγω κράτη μέλη έχουν εκπληρώσει την υποχρέωση σχετικά με τη διεξαγωγή των απαιτούμενων επιθεωρήσεων πλοίων προτεραιότητας I και ότι όλα σχεδόν έχουν διεξαγάγει τον απαιτούμενο αριθμό επιθεωρήσεων σε πλοία προτεραιότητας II.

Όσον αφορά τις μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις προτεραιότητας I που αναφέρονται ανωτέρω, η Επιτροπή/ο EMSA θα συνεργαστεί με τα οικεία κράτη μέλη για να αναλύσει τα αίτια των προβλημάτων αυτών, λαμβάνοντας υπόψη την προσαρμογή στο νέο καθεστώς επιθεώρησης. Κάθε κράτος μέλος πρέπει να διεξάγει τον αριθμό επιθεωρήσεων που του έχουν ανατεθεί, διότι διαφορετικά τίθεται σε κίνδυνο η αρχή του δίκαιου καταμερισμού.

¹¹ Γαλλία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία και Ισπανία.

¹² Δανία, Εσθονία, Λετονία, Αυστρία και Πολωνία.

5.2.4 Αναβολή επιθεωρήσεων και εξαιρετικές περιστάσεις (άρθρο 8)

Το άρθρο 8 παράγραφος 1 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να αναβάλουν την επιθεώρηση πλοίου προτεραιότητας I για να διεξαχθεί είτε κατά τον επόμενο κατάπλου του πλοίου στο ίδιο κράτος μέλος (με την προϋπόθεση ότι η αναβολή δεν υπερβαίνει τις 15 ημέρες και ότι το πλοίο δεν θα καταπλεύσει σε άλλο λιμένα της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εν τω μεταξύ), είτε σε άλλο λιμένα της ΕΕ (με την προϋπόθεση ότι το κράτος στο οποίο ευρίσκεται ο εν λόγω λιμένας κατάπλου έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων να διενεργήσει την επιθεώρηση).

Το 2011, καταχωρίστηκαν στη βάση δεδομένων THETIS 190 αιτήματα του είδους αυτού από 18 κράτη μέλη. 153 (80,5%) από τα αιτήματα αυτά έγιναν δεκτά από τα κράτη μέλη υποδοχής και η επιθεώρηση ολοκληρώθηκε.

Επιπλέον, το άρθρο 8 παράγραφος 2 προβλέπει τη μη διεξαγωγή επιθεωρήσεων σε πλοία προτεραιότητας I λόγω εξαιρετικών περιστάσεων. Πρόκειται για περιστάσεις στις οποίες, κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής, η διεξαγωγή της επιθεώρησης θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου, του πληρώματος ή του λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον, και ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας.

Από τις 1614 δικαιολογημένες περιπτώσεις μη διενέργειας των απαιτούμενων επιθεωρήσεων σε πλοία προτεραιότητας I οι οποίες καταχωρίστηκαν στη βάση δεδομένων THETIS το 2011 από κράτη μέλη του ΜΣ των Παρισίων, 121 (7,5%) αποδόθηκαν σε κίνδυνο, 582 (36%) αφορούσαν κατάπλου πλοίων κατά τη διάρκεια της νύκτας, 799 (49,5%) αποδόθηκαν στη σύντομη διάρκεια του κατάπλου σε αγκυροβόλιο και 112 (7,0%) σε «τεχνικό λάθος». Το «τεχνικό λάθος» εισήχθη στο αρχικό στάδιο λειτουργίας της βάσης THETIS για προβλήματα που συνδέονται με τη σταδιακή εφαρμογή του συστήματος ή/και άλλους μη προβλεπόμενους λόγους. Η επιλογή αυτή δεν υφίσταται πλέον.

5.3. Αριθμός και φύση των επιθεωρήσεων που διεξήχθησαν

Ο πίνακας 5 παρουσιάζει γραφική παράσταση των τάσεων όσον αφορά τους τύπους των επιθεωρήσεων (αρχική – λεπτομερέστερη – εκτεταμένη) στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων, κατά την περίοδο 2009-2011. Ο αυξημένος αριθμός εκτεταμένων επιθεωρήσεων, δείχνει ότι διεξήχθησαν διεξοδικότεροι έλεγχοι στο πλαίσιο του νέου καθεστώτος επιθεώρησης.

5.4. Αριθμός επιθεωρητών ΕΚΛ σε κάθε κράτος μέλος

Το άρθρο 4 της οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη μέλη διατηρούν τις κατάλληλες αρμόδιες αρχές με τον απαιτούμενο αριθμό ελεγκτών, οι οποίοι διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα για την επιθεώρηση πλοίων. Ο πίνακας 6 δείχνει τον αριθμό των επιθεωρητών ΕΚΛ σε κάθε κράτος μέλος. Τα στοιχεία ποικίλλουν μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι δεν πρόκειται σε όλες τις περιπτώσεις για ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη διαθέτουν ικανοποιητικό αριθμό επιθεωρητών για τη διενέργεια των απαιτούμενων επιθεωρήσεων.

5.5. Άρνηση πρόσβασης

Κατά τη διάρκεια του 2011, εκδόθηκαν 18 διαταγές άρνησης πρόσβασης από κράτη μέλη της ΕΕ. 16 απ' αυτές οφείλονταν σε πολλαπλές απαγορεύσεις απόπλου, 1 σε μη μετάβαση σε ναυπηγείο επισκευής που είχε οριστεί και 1 σε άρνηση συμμόρφωσης με απόφαση απαγόρευσης απόπλου¹³.

5.6. Επιθεωρήσεις στα αγκυροβόλια

Η οδηγία 2009/16/EK προβλέπει ότι ένα πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί σε αγκυροβόλιο εντός της δικαιοδοσίας λιμένα. Ο πίνακας 7 του παραρτήματος παρέχει πληροφορίες όσον αφορά την εφαρμογή της απαίτησης αυτής το 2011. Ιδιαίτερα ανησυχητικό σε ορισμένα κράτη είναι το υψηλό ποσοστό μη διενέργειας επιθεωρήσεων προτεραιότητας Ι στα αγκυροβόλια. Το θέμα αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί με τα κράτη μέλη.

5.7. Προβλήματα/θέματα που έθεσαν τα κράτη μέλη

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης, η Επιτροπή απέστειλε στα κράτη μέλη ερωτηματολόγιο με το οποίο καλεί τις εθνικές αρχές να αναφέρουν τις ελλείψεις ή τις δυνατότητες βελτίωσης της οδηγίας. Αρκετά κράτη μέλη έκαναν χρήση της δυνατότητας αυτής.

Τα κυριότερα θέματα που τέθηκαν ήταν:

- Η οδηγία επιτρέπει την αναβολή των επιθεωρήσεων προτεραιότητας Ι σε εξαιρετικές περιστάσεις. Η δυνατότητα αυτή δεν υπάρχει για τις επιθεωρήσεις προτεραιότητας ΙΙ, οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικές. Ωστόσο, αν ένα κράτος μέλος είναι λιγότερο επιβαρυνόμενο κατά την έννοια του άρθρου 7 παράγραφος 2 της οδηγίας, οφείλει (στην πράξη) να θεωρεί τις επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας ΙΙ ως υποχρεωτικές. Αρκετά κράτη μέλη ζητούν να επεκταθεί η δυνατότητα αναβολής επιθεωρήσεων και στις «υποχρεωτικές» επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας ΙΙ.
- Το άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο β) επιτρέπει τη μη διενέργεια επιθεώρησης σε αγκυροβόλιο, αν η διάρκεια του κατάπλου του πλοίου είναι πολύ μικρή. Τα κράτη μέλη ζήτησαν να επεκταθεί η δυνατότητα αυτή και στους λιμένες.
- Το άρθρο 15 της οδηγίας 2002/59/EK επιτρέπει στα κράτη μέλη να απαλλάσσουν τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ λιμένων που ευρίσκονται στο έδαφός τους από την απαίτηση κοινοποίησης της μεταφοράς επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων. Τα κράτη μέλη υποστήριξαν ότι η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να επεκταθεί και στον έλεγχο από το κράτος λιμένα.
- Τα κράτη μέλη ανέφεραν ότι οι απαιτήσεις των οδηγιών 2002/59/EK και 2009/20/EK, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις, δεν περιλαμβάνονται στη βάση δεδομένων THETIS και ότι αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη.
- Στην περίπτωση που η προτεραιότητα των σκαφών αλλάζει ενώ είναι στον λιμένα, τα κράτη μέλη πρότειναν να ενημερώνεται μέσω της βάσης THETIS το οικείο

¹³ Άρθρο 21 παρ. 4 της οδηγίας.

κράτος, το οποίο θα πρέπει να διαθέτει περίοδο χάριτος, ώστε να μην καταλογίζεται σε αυτό η εν λόγω μη διεξαχθείσα επιθεώρηση.

- Το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας περιλαμβάνει κατάλογο των πληροφοριών που πρέπει να περιέχονται στην κοινοποίηση άφιξης του πλοίου. Τα κράτη μέλη πρότειναν να διαγραφεί η υποχρέωση αυτή στ) «ημερομηνία τελευταίας εκτεταμένης επιθεώρησης στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων», δεδομένου ότι η πληροφορία αυτή περιλαμβάνεται ήδη στη βάση δεδομένων THETIS.

Η Επιτροπή εξετάζει επί του παρόντος τα προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά την εφαρμογή της οδηγίας, καθώς και ζητήματα που επισημάνθηκαν από τα κράτη μέλη, προκειμένου να προσδιοριστεί αν θα πρέπει να τροποποιηθεί η οδηγία 2009/16/ΕΚ. Ειδικότερα, η Επιτροπή (σε συνεργασία με τον EMSA) θα εξετάσει εάν πρόκειται για στατιστικές ανωμαλίες που σχετίζονται με το πρώτο έτος εφαρμογής ή αποτελούν εγγενές χαρακτηριστικό του συστήματος και εάν θα επηρεάζουν τα ίδια κράτη μέλη κάθε χρόνο.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1. Το αποτέλεσμα των εκτελεστικών μέτρων

Για την εφαρμογή της οδηγίας απαιτήθηκαν προσπάθειες και σημαντικοί οικονομικοί πόροι από τα κράτη μέλη και σε επίπεδο ΕΕ. Χάρη στις προσπάθειες αυτές, η οδηγία είχε, σε μεγάλο βαθμό, τεθεί σε εφαρμογή στις αρχές του 2011. Η γενική εντύπωση της Επιτροπής είναι ότι ουσιαστικά η οδηγία εφαρμόζεται. Τυχόν νομικές, τεχνικές και λειτουργικές ανεπάρκειες θα εξεταστούν από την Επιτροπή εν ευθέτω χρόνω.

6.2. Επίπτωση στην ασφάλεια στη θάλασσα , στην αποδοτικότητα των θαλάσσιων μεταφορών και στην πρόληψη της ρύπανσης

Το νέο καθεστώς επιθεώρησης καθιερώνει πλήρη κάλυψη όσον αφορά τις επιθεωρήσεις σε πλοία που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες και αγκυροβόλια και ένα σύστημα επιλογής των προς επιθεώρηση πλοίων, το οποίο βασίζεται περισσότερο στην επικινδυνότητα, ενώ η παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον κατάπλου πλοίων εξασφαλίζει τη βελτίωση των ικανοτήτων λήψης αποφάσεων όσον αφορά τα πλοία που πρέπει να επιθεωρηθούν.

Συνολικά, τηρήθηκε η υποχρέωση των κρατών μελών της ΕΕ όσον αφορά τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων. Σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια, μειώθηκε το 2011 ο συνολικός αριθμός των επιθεωρήσεων που έπρεπε να διεξαχθούν. Ως εκ τούτου, οι επιθεωρήσεις επικεντρώθηκαν στα πλοία που δεν ανταποκρίνονταν στα πρότυπα και βελτιώθηκε η ποιότητά τους. Αυτό σημαίνει ότι οι πόροι που διατέθηκαν για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα συγκεντρώθηκαν στις επιθεωρήσεις σκαφών χαμηλότερης ποιότητας και ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν ήταν διεξοδικότερες.

6.3. Μελλοντικές εξελίξεις

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η Επιτροπή αξιολογεί επί του παρόντος, λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά την εφαρμογή και της κοινοποιήθηκαν από τα κράτη μέλη, κατά πόσον είναι αναγκαία η τροποποίηση της οδηγίας.

Κατά τα επόμενα έτη αναμένεται ότι το καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα της ΕΕ θα προσαρμοστεί στις μελλοντικές απαιτήσεις που ενδέχεται να προκύψουν, μεταξύ άλλων, από την έναρξη ισχύος διεθνών συμβάσεων οι οποίες θα αποτελέσουν σχετικές πράξεις για τους σκοπούς της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Η επικείμενη έναρξη ισχύος της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006) και η εφαρμογή της σχετικής οδηγίας 2009/13/ΕΚ¹⁴ θα πρέπει να υποστηριχθούν από τη βάση THETIS. Η Επιτροπή έχει υποβάλει πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με το θέμα αυτό, η οποία συζητείται επί του παρόντος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο¹⁵.

Επιπλέον, με την έναρξη ισχύος της σύμβασης του ΔΝΟ για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος (BMW 2004), αναμένεται ότι η εφαρμογή θα διεξαχθεί στο πλαίσιο της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και της βάσης δεδομένων THETIS.

¹⁴ EE L124 της 20.5.2009, σ. 30
¹⁵ COM(2012)129 της 23.3.2012.

Παράρτημα

Πίνακες που αναφέρονται στην έκθεση*

Δεδομένου ότι η οδηγία αφορά την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων, οι κατωτέρω πίνακες περιλαμβάνουν λεπτομερή στοιχεία όσον αφορά τρίτες χώρες, ανάλογα με την περίπτωση.

Πίνακας 1 – Υποχρεώσεις επιθεώρησης των κρατών μελών του ΜΣ των Παρισίων

	Συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων που καταχωρίστηκαν στη βάση THETIS το 2011	Μεμονωμένα πλοία που καταχωρίστηκαν στη βάση THETIS το 20112011	Ποσοστό το 2011	Υποχρεώσεις σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 β) το 2011
Βέλγιο	23233	5255	6.30%	1168
Βουλγαρία	2909	1277	1.69%	313
Καναδάς	913	872	3.48%	645
Κροατία	1927	624	1.10%	203
Κύπρος	2410	800	1.20%	223
Δανία	8387	2053	3.18%	588
Εσθονία	5096	1507	1.77%	328
Φινλανδία	12727	1170	1.75%	324
Γαλλία	27654	5447	7.04%	1305
Γερμανία	27503	4941	6.35%	1177
Ελλάδα	20314	3295	3.18%	590
Ισλανδία	1935	322	0.31%	58
Ιρλανδία	9528	1139	1.45%	268
Ιταλία	31810	5049	6.49%	1203
Λετονία	7149	1965	2.32%	430
Λιθουανία	4080	1605	1.87%	347
Μάλτα	2607	819	1.80%	333
Κάτω Χώρες	42686	7235	8.24%	1527
Νορβηγία	14391	1514	3.08%	570
Πολωνία	11034	2380	2.86%	531
Πορτογαλία	3683	1536	3.10%	574
Ρουμανία	4087	1703	2.32%	430
Ρωσική Ομοσπονδία	16728	3403	3.34%	618
Σλοβενία	1417	612	0.88%	163
Ισπανία	31865	6234	10.58%	1960
Σουηδία	24680	2567	3.28%	608
Ηνωμένο Βασίλειο	4266	2231	11.04%	2046
Σύνολο	345019	67555	100%	18530

*(Πηγή για όλους τους πίνακες EMSA)

Πίνακας 2 Υποχρέωση και επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2009/16/EK

	Υποχρέωση για το 2011	Προσεγγίσεις πλοίων ΠΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙ	Προσεγγίσεις πλοίων ΠΙΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙ+ΠΙΙ
Βέλγιο	1168	521	475	1082	496	971
Βουλγαρία	313	290	273	310	255	528
Κύπρος	223	207	52	232	73	125
Φινλανδία	324	94	78	527	238	316
Γερμανία	1177	559	517	964	887	1404
Ισλανδία	58	22	19	55	43	62
Μάλτα	333	194	185	303	45	230
Κάτω Χώρες	1527	1456	1026	1964	557	1583
Νορβηγία	570	374	234	811	360	594
Πορτογαλία	574	263	239	397	206	445
Ρουμανία	430	374	339	467	437	776
Σλοβενία	163	98	97	149	143	240
Σουηδία	608	166	130	650	226	356
Ηνωμένο Βασίλειο	2046	1634	765	1773	776	1541
Σύνολα	9514	6252	4429	9684	4742	9171

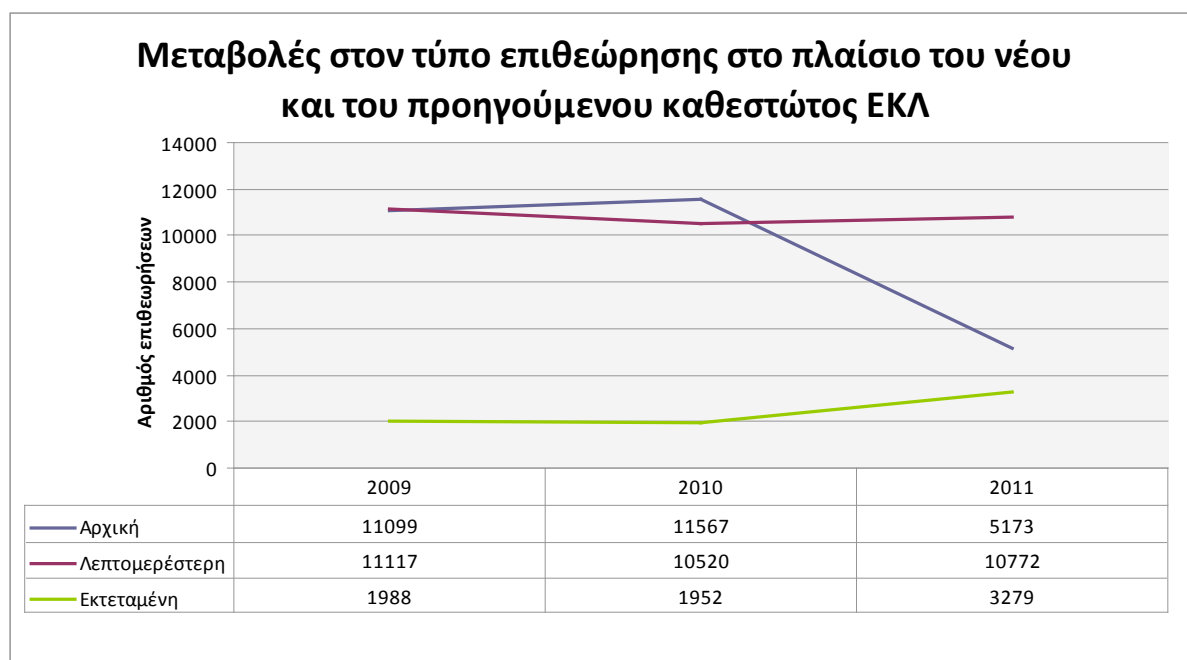
Πίνακας 3 Υποχρέωση και επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/16/EK

	Υποχρέωση για το 2011	Προσεγγίσεις πλοίων ΠΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙ	Προσεγγίσεις πλοίων ΠΙΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙ+ΠΙΙ
Γαλλία	1305	1314	492	2300	733	1225
Ελλάδα	590	1469	656	2836	334	990
Ιρλανδία	268	562	81	475	153	234
Ιταλία	1203	1464	1084	3440	622	1706
Ισπανία	1960	2513	1216	3537	511	1727
Σύνολα	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Πίνακας 4 Υποχρέωση και επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

	Υποχρέωση για το 2011	Προσεγγίσεις πλοίων ΠΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙ	Προσεγγίσεις πλοίων ΠΙΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙΙ	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙ+ΠΙΙ
Δανία	588	196	173	320	209	382
Εσθονία	328	68	65	134	120	185
Λεττονία	430	71	66	187	180	246
Λιθουανία	347	66	62	125	120	182
Πολωνία	531	156	139	324	293	432
Σύνολα	2224	557	505	1090	713	1427

Πίνακας 5 Γενική τάση όσον αφορά τις επιθεωρήσεις και τις μεταβολές στους τύπους επιθεωρήσεων στην περιοχή του ΜΠ



Πίνακας 6 – Αριθμός επιθεωρητών που διενεργούν ΕΚΛ σε κάθε κράτος

	Αριθμός επιθεωρητών που διενεργούν ΕΚΛ
Βέλγιο	9
Βουλγαρία	14
Κύπρος	11
Δανία	27
Εσθονία	9
Φινλανδία	23
Γαλλία	84
Γερμανία	40
Ελλάδα	51
Ισλανδία	2
Ιρλανδία	22
Ιταλία	111
Λεττονία	9
Λιθουανία	12
Μάλτα	3
Κάτω Χώρες	29
Νορβηγία	79
Πολωνία	16
Πορτογαλία	11
Ρουμανία	13
Σλοβενία	4
Ισπανία	96
Σουηδία	44
ΗΒ	113
Σύνολο	832

Πίνακας 7 – Προσεγγίσεις και επιθεωρήσεις σε αγκυροβόλια

	Σύνολο προσεγγίσεων	Προσεγγίσεις σε αγκυροβόλια	Επιθεωρήσεις σε αγκυροβόλια	Προσεγγίσεις πλοίων ΠΙ σε αγκυροβόλια	Επιθεωρήσεις πλοίων ΠΙ σε αγκυροβόλια	Απαγορεύσεις απόπλου πλοίων ΠΙ σε αγκυροβόλια
Βέλγιο	18649	-		-	-	-
Βουλγαρία	2633	283	62	18	13	-
Κύπρος	2304	147	3	25	-	
Δανία	8920	1	1	1	1	-
Εσθονία	3754	-		-	-	-
Φινλανδία	18229	17	1	1	-	-
Γαλλία	29204	148	10	14	-	-
Γερμανία	23330	-		-	-	-
Ελλάδα	18080	2446	210	294	47	-
Ισλανδία	1567	3		-	-	-
Ιρλανδία	7450	5		-	-	-
Ιταλία	73290	15541	421	5682	53	-
Λεττονία	5318	-		-	-	-
Λιθουανία	3439	22		-	-	-
Μάλτα	2942	-		-	-	-
Κάτω Χώρες	47686	382	17	26	2	-
Νορβηγία	14201	130	82	12	11	-
Πολωνία	8570	294	23	3	1	-
Πορτογαλία	3189	7	4	3	1	-
Ρουμανία	3886	829	113	15	4	-
Σλοβενία	1248	22	11	-	-	-
Ισπανία	38490	1916	113	363	29	1
Σουηδία	30168	2		-	-	-
ΗΒ	3851	245	36	182	13	-