



**EUROOPA LIIDU
NÕUKOGU**

**Brüssel, 22. november 2012
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	20. november 2012
Saaja:	Uwe CORSEPIUS, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2012) 660 final
Teema:	KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE Aruanne, milles hinnatakse direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli) kohaselt võetud meetmete rakendamist ja mõju

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele komisjoni dokument COM(2012) 660 final.

Lisatud: COM(2012) 660 final

Brüssel, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**Aruanne, milles hinnatakse direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli)
kohaselt võetud meetmete rakendamist ja mõju**

(EMPs kohaldatav tekst)

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Aruanne, milles hinnatakse direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli) kohaselt võetud meetmete rakendamist ja mõju

(EMPs kohaldatav tekst)

1. SISSEJUHATUS

Meresõiduohutuse üks olulisimaid aspekte on sadamariigi kontroll, mida võib määratleda kui välisriikide laevade inspekteerimist muudes riigisisestes sadamates eesmärgiga veenduda, et laeva kapteni ja pardaohvitseride pädevus ning laeva ja selle varustuse seisukord on kooskõlas rahvusvaheliste konventsioonide nõuetega ning et laeva mehitamisel ja käitamisel järgitakse kohaldatavat rahvusvahelist õigust.

ELis kehtiv sadamariigi kontrolli süsteem põhineb direktiivil 2009/16/EÜ,¹ millega sõnastati uuesti varasem 1995. aastal kehtestatud sellekohane õigusakt ja karmistati eeskirju. ELi süsteemi aluseks on sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga (edaspidi „Pariisi memorandum”) juba varem kehtestatud struktuur. Kõik ELi rannikuäärsed liikmesriigid ning Kanada, Venemaa, Horvaatia, Island ja Norra on liitunud Pariisi memorandumiga. Komisjon ja Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) teevad tihedat koostööd Pariisi memorandumiga osalistega.

Direktiiviga 2009/16/EÜ võeti alates 1. jaanuarist 2011 kasutusele uus kontrollikord. Lisaks liikmesriikide võetud meetmetele on direktiivi rakendatud ELi tasandil sellega, et on loodud sadamariigi kontrolli tulemustest aruandmise süsteem (andmebaas THETIS). Süsteemi on välja töötanud komisjon tihedas koostöös EMSAga, kes käitab kõnealust süsteemi komisjoni nimel.

Direktiivis 2009/16/EÜ on sätestatud mitu uut sadamariigi kontrolliga seotud nõuet ning laevade kontrolli ühiskriteeriumid ja ühtlustatud menetlused, samuti on seatud eesmärgiks kontrollida kõiki laevu sõltuvalt nende riskiprofiilist, kusjuures suuremaks ohuks olevaid laevu kontrollitakse sagedamini.

Artiklis 35 on sätestatud, et komisjon annab Euroopa Parlamendile ja nõukogule 30. juuniks 2012 aru direktiivi rakendamisest ning eelkõige sellest, kuidas on täidetud ühenduse üldist kontrollikohustust ja kuidas iga liikmesriik on täitnud oma kohustust (artiklid 5, 6, 7 ja 8). Samuti nõutakse artikliga 35, et komisjon annaks aru sellest, kui palju on igas liikmesriigis sadamariigi kontrolli teostavaid inspektoreid, kui mitu kontrolli on tehtud ja kas komisjon peab vajalikuks teha ettepanek muutmisdirektiivi või kõnealust valdkonda käsitleva täiendava õigusakti kohta.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/16/EÜ, 23. aprill 2009, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (uuesti sõnastatud) (ELT L 136, 28.5.2009, lk 57).

2. HINDAMISMEETOD

Direktiivi rakendamine liikmesriikides hõlmab õiguslikke, tegevusalaseid ja tehnilisi aspekte.

- Õiguslik rakendamine saavutatakse direktiivi formaalse ülevõtmisega ja selle jõustamisega asjakohastes siseriiklikes õigusaktides.
- Tegevusalane rakendamine saavutatakse selle tagamisega, et ELi sadamaid külastavaid ja seal ankrus olevaid kõiki laevu kontrollitakse korrapäraselt kooskõlas direktiivis sätestatud menetluste ja nõuetega.
- Tehniline rakendamine hõlmab andmebaasi THETIS ja arvutivõrgu sellise infrastruktuuri loomist ja käitamist, mis on vajalik laevade sadamakülastusi käsitleva teabe² registreerimiseks, nagu on nõutud direktiivi artikliga 24.

Käesoleva aruande koostamisel palus komisjon liikmesriikidelt teavet direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohta. Lisaks palus komisjon EMSA-l teha mitu kontrolli liikmesriikides, et aidata komisjonil hinnata direktiivi rakendamist.

3. DIREKTIIVIGA 2009/16/EÜ KEHTESTATUD MUUDATUSED

Direktiiviga 2009/16/EÜ kehtestati järgmised sadamariigi kontrolli ELi süsteemi põhimuudatused.

3.1. Täielik kontroll

Direktiivis 2009/16/EÜ on sätestatud, et kontrollitakse ELi sadamaid külastavaid kõiki asjakohaseid laevu, kusjuures selline nõue erineb varasemast nõudest (vastavalt direktiivi 95/21/EÜ muudetud versioonile), mille kohaselt liikmesriikides sadamariigi kontrolli teostavad asutused kontrollisid oma sadamaid külastavatest üksikutest laevadest 25 %. Uue kontrollikorraga määratakse kontrollitavad laevad kindlaks keeruka kava abil, milles võetakse arvesse iga üksiku laeva riskiprofiili. Igale laevale määratakse riskitase – suur risk, väike risk või tavarisk.

Kontrolli sagedus sõltub laeva riskiprofiilist:

- suure riskiga laevu tuleb kontrollida iga 5–6 kuu tagant,
- tavariskiga laevu iga 10–12 kuu tagant ja
- väikese riskiga laevu iga 24–36 kuu tagant.

Kui vastavalt eespool esitatud sagedustele tuleb kontrollida mingit konkreetset laeva (näiteks tavariskiga laeva puhul viimasest kontrollist kümne kuu möödudes), määratakse see laev II prioriteedi laevaks ja seda võib kontrollida. Kui laeva riskiprofiilile vastav ajavahemik lõpeb

² Direktiivi 2009/16/EÜ artikli 24 lõike 2 kohaselt tagavad liikmesriigid, et teave sadamakülastuse kohta edastatakse mõistliku aja jooksul andmebaasi THETIS direktiivi 2002/59/EÜ artikli 3 punktis s osutatud ühenduse teabevahetussüsteemi SafeSeaNet kaudu, et sadamariigi kontrolli teostaval asutusel oleks võimalik laevad kontrollimiseks välja valida.

(tavariskiga laeva puhul viimasest kontrollist 12 kuu möödudes), muutub see I prioriteedi laevaks ja seda tuleb kontrollida.

Laeva riskiprofiili kindlaksmääramisel võetakse arvesse järgmist seitset kriteeriumi: i) laeva liik, ii) laeva vanus, iii) lipp (must, hall või valge, nagu on kindlaks määratud Pariisi memorandumis), iv) tunnustatud organisatsioon, v) laevaühingu tegevusnäitajad, vi) laevaga seotud iga kontrolli käigus eelmise 36 kuu jooksul täheldatud vajakajäämist arv ja vii) kinnipidamiste arv eelmise 36 kuu jooksul.

Teha võib kolme liiki kontrolli, st esialgse, üksikasjalikuma või laiendatud kontrolli. Suure riskiga laevad läbivad tavaliselt laiendatud kontrolli, samal ajal kui tavariski ja väikese riskiga laevadele tehakse esialgne või üksikasjalikum kontroll.

3.2. Lipuriigi tegevusnäitajad

Laeva riskiprofiili kindlaksmääramise üks kriteerium on lipuriigi tegevusnäitajad. Komisjoni 13. septembri 2010. aasta määrusega (EL) nr 801/2010³ rakendatakse direktiivi 2009/16/EÜ artikli 10 lõiget 3 seoses lipuriigi kriteeriumidega. Kõnealuse süsteemi kohaselt liigitatakse lipuriigid musta, halli või valgesse nimekirja vastavalt nende lipu all sõitvate ja Pariisi memorandumiga hõlmatud piirkonnas tegutsevate laevade kontrollide ja kinnipidamiste koguarvule kolme aasta jooksul. Liigitust ajakohastatakse igal aastal.

3.3. Laevaühingu tegevusnäitajad

Laevaühingu tegevusnäitajate parameeter (mida ei võetud arvesse eelmises kontrollisüsteemis) põhineb sellel, kui mitu kontrolli, kinnipidamist ja vajakajäämist on registreeritud ühele ja samale laevaühingule (kes seoses laevaga vastutab rahvusvahelise meresõiduohutuse korraldamise (ISM) eest) kuuluvate laevade puhul. Laevaühingud võib liigitada järgmiselt: heade, keskmiste, halbade või väga halbade tegevusnäitajatega laevaühingud. Komisjoni 13. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 802/2010⁴ võeti vastu selleks, et kehtestada laevaühingu tegevusnäitajate kindlaksmääramise kriteeriumid. Praegu hinnatakse kõnealuse määruse rakendamise tulemuslikkust.

3.4. Teave laevade sadamakülastuse ja ankrukohta saabumise ning sadamast ja ankrukohast lahkumise tegeliku aja kohta

Direktiivis on sätestatud, et andmebaas THETIS saab süsteemilt SafeSeaNet teabe laevade sadamakülastuse kohta ning tänu sellele teabele on võimalik kavandada ja planeerida sadamariigi kontrolle. Eelmise kontrolliandmebaasiga (SIRENAC) ei olnud see võimalik. SafeSeaNet loodi⁵ Euroopa merendusandmete vahetamise keskse platvormina, tänu millele on ELi liikmesriikidel, Norral ja Islandil võimalik esitada ja saada teavet laevade ja nende liikumise ning ohtlike lastide kohta.

Selline võimalus uues sadamariigi kontrolli süsteemis on äärmiselt oluline, kuna liikmesriigid tuginevad kontrollide kavandamisel ja kontrollikohustuste täitmisel vahetule ja täielikule teabele nende sadamaid külastavate laevade riskiprofiili kohta.

³ ELT L 241, 14.9.2010, lk 1.

⁴ ELT L 241, 14.9.2010, lk 4.

⁵ Direktiiviga 2002/59/EÜ, 27.6.2002, nagu seda on muudetud.

3.5. Kontroll ankrukohas

Direktiiviga 2009/16/EÜ nähti ette uus võimalus kontrollida laevu ankrukohas, mis on laeva ja sadama vaheliseks liideseks. Selleks on vaja täiendavat kontrollikorda ja lisavahendeid.

3.6. Sadamasse sisenemise keeld

Direktiiviga 2009/16/EÜ on laiendatud korduvalt kinnipeetud laevade sadamasse sisenemise keeldu, et hõlmata halli nimekirja kantud lipuriigid ja kõik laevatüübid. Uue kontrollikorraga nähakse ette, et kui nn musta nimekirja kantud lipuriigist pärit laev on kinni peetud rohkem kui kaks korda eelneva 36 kuu jooksul, kehtestatakse sellele sadamasse sisenemise keeld. Halli nimekirja kantud lipuriigist pärit laeva suhtes kehtestatakse sadamasse sisenemise keeld juhul, kui kõnealune laev on eelneva 24 kuu jooksul rohkem kui kaks korda kinni peetud. Sadamariigi kontrolli uue korraga kehtestatakse keelu miinimumkestus: 3 kuud esimese keelu korral, 12 kuud teise keelu korral ja 24 kuud kolmanda keelu korral. Kolmanda keelu alt on võimalik vabaneda üksnes juhul, kui teatavad tingimused on täidetud ja kui uus kontroll tehakse 24kuulise keeluaaja jooksul. Kui laev peetakse kinni pärast kolmandat sisenemiskeeldu, keelatakse sellel alaliselt siseneda ELi mis tahes sadamasse.

4. DIREKTIIVI RAKENDAMINE

4.1. Õiguslik rakendamine – ülevõtmine siseriiklikusse õigusesse

Direktiiv 2009/16/EÜ jõustus 17. juunil 2009. Liikmesriigid pidid direktiivi siseriiklikusse õigusesse üle võtma 1. jaanuariks 2011.

Liikmesriigid, mis mere ääres ei asu, ei olnud kohustatud direktiivi üle võtma. Kõnealustest riikidest üksnes Slovakkia rakendas kõnealuse direktiivi⁶ ja neli ülejäänud riiki (Ungari, Luksemburg, Austria ja Tšehhi Vabariik) teatasid ametlikult, et nemad seda üle ei võta.

Nimetatud 23 liikmesriigist üksnes pooled teatasid kõik oma ülevõtmismeetmed enam-vähem õigel ajal, st kolme kuu jooksul alates ülevõtmistähtajast. Seetõttu ei olnud uus kontrollikord veel 1. jaanuaril 2011 saavutanud oma täielikku mõju. Komisjon algatas rikkumismenetluse kõikide nende liikmesriikide suhtes, kes ei olnud kinni pidanud ülevõtmistähtajast, ja nüüdseks on direktiiv peaaegu täielikult üle võetud.

Komisjoni talitused analüüsivad praegu, kuivõrd teatatud meetmed on kooskõlas ELi õigusega. Peale selle on EMSA hakanud tegema täiendavaid külaskäike liikmesriikidesse, et veenduda direktiivi rakendamises (umbes viis külaskäiku aastas).

4.2. Ülevõtmismeetmed, ELi õigusaktid

Lisaks määrustele,⁷ mis komisjon on vastu võtnud lipuriigi kriteeriumide ja laevaühingu tegevusnäitajate kohta seoses laevade riskiprofiiliga, võttis komisjon 20. mail 2010. aastal ka

⁶ Kuigi Slovakkia on kõnealuse direktiivi üle võtnud, puudub igasugune teave selle rakendamise kohta, sest Slovakkial ei ole meresadamaid. Seepärast osutatakse käesolevas aruandes direktiivi rakendamisele ELi 22 mereäärses liikmesriigis ja/või (vajaduse korral) Pariisi memorandumis 27 osalisriigis.

⁷ Määrused (EL) nr 801/2010 ja (EL) nr 802/2010.

vastu määruse (EL) nr 428/2010,⁸ millega rakendatakse direktiivi 2009/16/EÜ artiklit 14 laevade laiendatud kontrolli käigus kontrollitavate punktide suhtes.

4.3. Tegevusalane rakendamine

Uue kontrollikorra eesmärk on kõrvaldada nõuetele mittevastav laevaliiklus, suurendades nõuetele mittevastavate laevade kontrollimise sagedust ja samal ajal muutes kvaliteedinõuetele vastavate laevade kontrollimise harvemaks. Selleks on vaja abistavat infosüsteemi (THETIS), mis üksnes ei koguks ega jagaks sadamariigi kontrolliga seotud andmeid, vaid peaks olema suuteline ka kõnealustest andmetest lähtudes arvutama kriteeriumid, mille alusel on võimalik kindlaks määrata ka liikmesriikide sadamates kontrollitavad laevad. Süsteem SafeSeaNet annab süsteemile THETIS kõik andmed laevade saabumise kohta ELi sadamatesse ja ankrukohtadesse ning sealt lahkumise kohta.

4.4. Tehniline rakendamine

Enne 1. jaanuari 2011 korraldas EMSA teavituskampaania, et tutvustada liikmesriikidele ja majandusharule uusi aruandekohustusi.

2010. aasta novembriks loodi tehniline liides kahe süsteemi (THETIS ja SafeSeaNet) vahel, mis võimaldab registreerida süsteemis THETIS teavet laevade sadamakülastuste kohta. Süsteem THETIS hakkas täielikult tööle 15. detsembril 2010. Enne seda korraldas ESMA koolituse süsteemi THETIS kasutajatele.

Pärast süsteemi THETIS toimimise algust (1. jaanuar 2011) loodi kasutajatugi, mis sellest ajast saadik toetab süsteemi kasutajaid ja annab neile tehnilist abi. 2011. aastal saadi kokku 2331 taotlust, mille keskmine lahendamisaeg oli 1,3 tundi.

2011. aasta esimese nelja kuu jooksul hakkasid peaaegu kõik liikmesriigid lõplikult rakendama sadamakülastuste registreerimise süsteemi. Selleks et hinnata, kas süsteemis THETIS 2011. aastal registreeritud teave laevade sadamakülastuste kohta on täielik, võrdles EMSA laevade sadamakülastuste arvu süsteemides THETIS ja SafeSeaNet ning Lloyd'i süsteemis List Intelligence (kommertsteenuse osutaja). Sellega seoses tehti järgmised tähelepanekud.

- Enamik liikmesriikidest võttis süsteeme THETIS ja SafeSeaNet ühendava liidese täielikult kasutusele 2011. aasta esimese nelja kuu jooksul. Seepärast täheldati alates 2011. aasta aprillist, et enamikus liikmesriikidest kantakse teave süsteemist SafeSeaNet järjekindlamalt üle süsteemi THETIS.
- Soome hakkas süsteemide THETIS ja SafeSeaNet vahelist liidest lõplikult rakendama 2011. aasta juuni keskel.
- Ühendkuningriik ei olnud 2011. aasta lõpuks süsteemide THETIS ja SafeSeaNet vahelist liidest veel täielikult rakendanud. Sellest tulenevalt sisaldab THETIS Ühendkuningriigi laevade 2011. aasta sadamakülastuste kohta üksnes käsitsi sisestatud andmeid ega kajasta tegelikku olukorda.

⁸ ELT L 125, 21.5.2010, lk 2.

5. DIREKTIIVI RAKENDAMISE VÕTMEKÜSIMUSED

Käesolevas aruandes analüüsitakse ja hinnatakse üksikasjalikumalt järgmisi küsimusi.

5.1. ELi üldine kontrollikohustus

Vastavalt direktiivi 2009/16/EÜ artiklile 5 teeb iga liikmesriik iga-aastase kontrollikohustuse täitmiseks järgmist:

- (a) kontrollib kõiki I prioriteedi laevu, mis külastavad tema sadamaid ja saabuvad tema ankrukohtadesse; ning
- (b) teeb igal aastal niisugusel arvul kontrolle (I ja II prioriteedi laevade suhtes), mis vastab vähemalt tema osale kõikidest ELis ja Pariisi memorandumiga hõlmatud piirkonnas tehtavatest kontrollidest.

Liikmesriikide asutuste tehtavate kontrollide arv (õiglane osa) määratakse kindlaks kooskõlas Pariisi memorandumiga kehtestatud ajutiste meetmetega. Alates 1. jaanuarist 2014 tuginetakse täielikult üksnes andmebaasis THETIS olevale teabele. Lisa tabelis 1 on esitatud Pariisi memorandumi iga osalisriigi kontrolli osakaal 2011. aastal.

Andmebaasis THETIS sisalduva teabe alusel on komisjonil võimalik teha järeldus kontrollikohustuse üldise täitmise kohta.

5.2. Iga-aastase kontrollikohustuse täitmine ning direktiivi 2009/16/EÜ artiklite 6, 7 ja 8 rakendamine liikmesriikides

Direktiivi 2009/16/EÜ artiklis 5 on sätestatud liikmesriikide kontrollikohustused ning artiklites 6, 7 ja 8 on esitatud nende täitmise meetodid.

5.2.1 Kontrollikohustused ja I prioriteedi laevade kontrollimata jätmise (artikkel 6)

Direktiivi artikkel 6 sisaldab sätteid, mida kohaldatakse nende liikmesriikide suhtes, kes ei teosta artikli 5 lõike 2 punktiga a nõutavaid kontrolle (sadamat külastavate või ankrukohta saabuvate I prioriteedi laevade kontroll). Sellises olukorras liikmesriiki käsitatakse oma kohustuse täitnuna seni, kuni kontrollimata jätmiste arv ei ületa:

- (a) 5% kontrollide koguarvust, mis tuleb teha I prioriteetsusklassi kuuluvate suure riskiga laevade puhul, ja
- (b) 10 % kontrollidest, mis tuleb teha sadamat külastavate või ankrukohta saabuvate muude I prioriteedi laevade puhul.

2011. aastal oli sellises olukorras 12⁹ liikmesriiki (22st)¹⁰. Tabelis 2 on esitatud artikli 6 reguleerimisalasse kuuluvate liikmesriikide kohustus ja tehtud kontrollide arv.

⁹ Belgia, Bulgaaria, Küpros, Madalmaad, Malta, Portugal, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, Sloveenia, Soome ja Ühendkuningriik.

¹⁰ Kontrollikohustusega on hõlmatud ka Horvaatia, Island, Norra ja Venemaa Föderatsioon.

Kõigepealt pani komisjon tähele, et kuigi üldiselt on kontrollikohustus täidetud, on mõnes liikmesriigis veel mitmeid rakendamisprobleeme, mis tuleb kõrvaldada. Eriti teeb muret mõnes riigis I prioriteedi laevade kontrollimata jätmiste arv.

5.2.2 I prioriteedi laevade sadamakülastuste koguarv ületab liikmesriigi kontrollide osakaalu (artikli 7 lõige 1)

Direktiivi artikli 7 lõikes 1 käsitletakse ka nn ülekoormatud liikmesriike, kus I prioriteedi laevade sadamakülastuste arv ületab kontrollide osakaalu. 2011. aastal oli sellises olukorras viis¹¹ liikmesriiki. Sel juhul nähakse artikliga ette, et liikmesriik loetakse oma kohustuse täitnuks siis, kui:

- (a) kontrollide arv, mida kõnealune liikmesriik on teinud I prioriteedi laevade puhul, vastab vähemalt kontrollide osakaalule ning
- (b) liikmesriigil ei jää kontrollimata üle 30 % I prioriteedi laevadest, mis on külastanud tema sadamaid või saabunud tema ankrukohtadesse.

Tabelis 3 on esitatud selliste nn ülekoormatud liikmesriikide kohustused ja nende tehtud kontrollide arv. Seoses sellega märgib komisjon taas I prioriteedi laevade puhul tegemata jäetud kontrollide arvu.

5.2.3 I ja II prioriteedi laevade sadamakülastuste koguarv on väiksem kui liikmesriigi kontrollide osakaal (artikli 7 lõige 2)

Artikli 7 lõikes 2 käsitletakse nn alakoormatud liikmesriike, kus I ja II prioriteedi laevade sadamakülastuste arv on väiksem kui kontrollide osakaal. 2011. aastal oli sellises olukorras viis¹² liikmesriiki. Sel juhul loetakse liikmesriik oma kohustuse täitnuks, kui ta:

- (a) kontrollib kõiki I prioriteedi laevu ja
- (b) kontrollib vähemalt 85 % II prioriteedi laevu.

Tabelis 4 on esitatud selliste nn alakoormatud liikmesriikide kohustused ja nende tehtud kontrollide arv. Seoses sellega märgib komisjon, et kõnealused liikmesriigid täitsid I prioriteedi laevade kontrolli kohustuse ja et peaaegu kõik kontrollisid ka nõutava arvu II prioriteedi laevu.

Seoses I prioriteedi laevade kontrollimata jätmisega, mida on nimetatud eespool, teevad komisjon/EMSA ja asjaomased liikmesriigid koostööd ja analüüsivad kõnealuste probleemide põhjusi, võttes arvesse uue kontrollikorra kohandumist. Iga liikmesriik peab tegema talle määratud arvu kontrolle või vastasel juhul rikub ta õiglase osa põhimõtet.

5.2.4 Kontrolli edasilükkamine ja erakorralised asjaolud (artikkel 8)

Artikli 8 lõikega 1 nähakse ette, et liikmesriigid võivad edasi lükata I prioriteedi laevade kontrollimise kuni selle ajani, mil laev saabub järgmine kord samasse

¹¹ Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Kreeka ja Prantsusmaa.

¹² Austria, Eesti, Läti, Poola ja Taani.

liikmesriiki (tingimusel et sadamakülastus toimub 15 päeva jooksul ja et kõnealune laev ei külasta ühtki teist ELi sadamat) või mõnda teise ELi sadamasse (tingimusel et sadamakülastus toimub 15 päeva jooksul ja et riik, kus kõnealune järgmine sadam asub, on nõus kontrolli teostama).

2011. aastal registreeriti süsteemis THETIS 190 sellist taotlust 18 liikmesriigist. 153 (80,5 %) neist taotlustest aktsepteeriti vastuvõtvas liikmesriigis ja kontroll teostati.

Lisaks nähakse artikli 8 lõikega 2 ette erakorralised asjaolud, mille puhul I prioriteedi laevade kontrollimata jätmine on õigustatud. Sellised asjaolud ilmnevad siis, kui pädeva asutuse arvates võiks kontrolliga kaasneda risk inspektorite, laeva, meeskonna, sadama ja merekeskkonna ohutusele ning kui laev külastab sadamat üksnes öisel ajal.

2011. aastal registreeriti süsteemis THETIS 1 614 juhtu, mil I prioriteedi laev jäeti Pariisi memorandumis osalisriigis õigustatult kontrollimata, ning neist 121 juhtu (7,5 %) olid seotud riskiga, 582 juhtu (36 %) olid seotud laeva öise sadamakülastusega, 799 juhul (49,5 %) oli põhjuseks lühike ankrusolekuaeg ja 112 juhul (7,0 %) oli tegemist nn tehnilise ebatäpsusega. Nn tehnilise ebatäpsuse võimalus võeti kasutusele süsteemi THETIS toimimise algetapis selliste probleemide jaoks, mis on seotud süsteemi järkjärgulise kasutuselevõttuga ja/või muude kindlaksmääramata põhjustega. Seda võimalust süsteem enam ei paku.

5.3. Tehtud kontrollimiste arv ja tüüp

Tabelis 5 on esitatud graafik kontrollitüüpide suundumuste kohta (esialgne – üksikasjalikum – laiendatud) Pariisi memorandumiga hõlmatud piirkonnas aastatel 2009–2011. Laiendatud kontrollide suur arv osutab sellele, et uue kontrollikorra alusel tehakse põhjalikke kontrolle rohkem.

5.4. Sadamariigi kontrolli teostavate inspektorite arv igas liikmesriigis

Direktiivi artikli 4 kohaselt peab liikmesriikides olema laevade kontrollimiseks asjakohane pädev asutus ning vajalik arv kvalifitseeritud inspektoreid. Tabelis 6 on esitatud sadamariigi kontrolli teostavate inspektorite arv igas liikmesriigis. Liikmesriigiti on arv erinev, kuna kõik töötajad ei tööta täistööajaga. Komisjon märgib, et üldiselt on liikmesriikides kontrolli teostamiseks vajalik arv inspektoreid.

5.5. Sadamasse sisenemise keeld

2011. aastal kehtestasid ELi liikmesriigid 18 korral sadamasse sisenemise keelu. Kõnealusest 18 korrast 16 juhul oli põhjuseks laeva korduv kinnipidamine, ühel juhul asjaolu, et jäeti külastamata nimetatud laevaremonditehast, ja ühel juhul asjaolu, et ei täidetud kinnipidamiskorraldust¹³.

5.6. Kontroll ankrukohas

Direktiiviga 2009/16/EÜ nähakse ette, et laeva võib kontrollida sadama jurisdiktsiooni alla kuulavas ankrukohas. Tabelis 7 on esitatud teave kõnealuse nõude täitmise kohta 2011. aastal.

¹³ Direktiivi artikli 21 lõige 4.

Mõne riigi puhul teeb eriti muret see, kui palju I prioriteedi laevu on jäetud kontrollimata ankrukohas. Seda probleemi tuleb selgitada liikmesriikidega.

5.7. Muud liikmesriikide tõstatatud küsimused

Hindamise ühe osana saatis komisjon liikmesriikidele küsimustiku, milles paluti liikmesriikide asutustel märkida direktiiviga seotud vajakajäämised ja võimalikud täiustused. Mitmed liikmesriigid kasutasid seda võimalust.

Peamised tõstatatud küsimused olid järgmised.

- Direktiivi kohaselt võib I prioriteedi laevade kontrollimise edasi lükata erakorralistel asjaoludel; see võimalus puudub II prioriteedi laevade kontrollimisel, mis ei ole kohustuslik. Kui aga liikmesriik on direktiivi artikli 7 lõike 2 tähenduses nn alakoormatud, peab ta (tegelikult) käsitama II prioriteedi laevade kontrollimist kohustuslikuna. Mitu liikmesriiki taotleb võimalust lükata edasi ka II prioriteedi laevade nn kohustuslik kontroll.
- Artikli 8 lõike 3 punkti b kohaselt võib ankrukohas tehtava kontrolli jätta tegemata, kui seal viibimise aeg on „liiga lühike”. Liikmesriigid taotlesid selle võimaluse laiendamist ka sadamatele.
- Direktiivi 2002/59/EÜ artikli 15 kohaselt võivad liikmesriigid teha erandi oma territooriumil asuvate sadamate vahel toimivate regulaarlinide puhul ja vabastada need kohustusest teatada pardal veetavatest ohtlikest või saastavatest kaupadest; liikmesriigid tegid ettepaneku laiendada kõnealust erandit ka sadamariigi kontrollile.
- Liikmesriigid märkisid, et nõudeid, mis sisalduvad direktiivis 2002/59/EÜ ja direktiivis 2009/20/EÜ laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral, ei ole lisatud süsteemi THETIS ja et seda tuleks silmas pidada.
- Olukorra kohta, kus laeva prioriteetsusstaatus muutub laeva sadamasoleku ajal, tegid liikmesriigid ettepaneku, et THETIS võiks hoiatada asjaomast riiki ja et see riik peaks saama ajapikendust, et tegemata jäetud kontrolli ei kasutataks tema vastu.
- Direktiivi III lisa sisaldab teavet, mis tuleb esitada enne laeva saabumist. Liikmesriigid tegid ettepaneku jätta välja punktiga f nõutav „eelmise laiendatud kontrolli kuupäev Pariisi memorandumi piirkonnas”, kuna see teave sisaldub nagunii süsteemis THETIS.

Komisjon töötab praegu läbi rakendamise käigus välja selgitatud probleeme ja liikmesriikide tõstatatud küsimusi ning uurib, kas direktiivi 2009/16/EÜ on vaja teha muudatusi. Eelkõige püüab komisjon (koos EMSAga) välja selgitada, kas tegemist on statistiliste kõrvalekalletega, mis on seotud esimese rakendamisaastaga või tulenevad need süsteemist ja kas need mõjutavad igal aastal ühtesid ja samu liikmesriike.

6. KOKKUVÕTE

6.1. Rakendusmeetmete tulemused

Direktiivi rakendamine on nõudnud liikmesriikidelt ja kogu ELilt palju tööd ja märkimisväärseid rahalisi vahendeid. Tänu sellele tööle rakendati direktiiv suures osas 2011. aasta alguses. Komisjon on üldiselt arvamusel, et direktiivi rakendatakse olulisel määral. Komisjon tegeleb kõikide kindlakstehtud õiguslike, tehniliste ja tegevusalaste vajakajäämistega ettenähtud ajal.

6.2. Mõju meresõiduohutusele, meretranspordi tõhususele ja reostuse vältimisele

Uue kontrollikorra kehtestati nõue kontrollida kõiki laevu, mis külastavad ELi sadamaid ja saabuvad sealsetesse ankrukohtadesse, ning võeti kasutusele riskipõhisem süsteem, kuidas määrata kindlaks kontrollitavad laevad, samal ajal kui tänu reaalajas saadavale teabele laevade sadamakülastuste kohta on võimalik paremini teha otsuseid kontrollitavate laevade kohta.

ELi liikmesriigid on üldiselt oma kontrollikohustuse täitnud. Võrreldes eelmiste aastatega 2011. aastal kontrollide koguarv vähenes. Selle tulemusena tehti kontrolli kvaliteetsemalt ja keskenduti nõuetele mittevastavatele laevadele. See tähendab, et sadamariigi kontrollile eraldatud vahendeid kasutatakse põhiliselt halvema kvaliteediga laevade kontrollimiseks ja et kontroll on põhjalikum.

6.3. Edasine areng

Nagu eespool nimetatud, hindab praegu komisjon, lähtudes küsimustest, mis liikmesriigid on direktiivi rakendamise käigus välja selgitanud ja komisjonile edastanud, kas direktiivi on vaja teha muudatusi.

ELi sadamariigi kontrolli süsteemi peaks lähiaastatel eeldatavasti kohandatama tulevastele nõuetele, mis võivad tuleneda muu hulgas jõustuvatest rahvusvahelistest konventsioonidest, kuna need muutuvad asjakohaseks direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamisel.

Süsteem THETIS peab toetama meretöönormide 2006. aasta konventsiooni (MLC 2006) ja seonduva direktiivi 2009/13/EÜ¹⁴ peatset jõustamist. Praegu on Euroopa Parlamendis ja nõukogus arutusel komisjoni ettepanek direktiivi 2009/16/EÜ sellekohaselt muuta¹⁵.

Lisaks sellele eeldatakse, et ballastvee käitlemise IMO konventsiooni (BWM 2004) jõustamisel võetakse arvesse direktiivi 2009/16/EÜ ja süsteemi THETIS.

¹⁴ ELT L 11, 20.5.2009, lk 30.

¹⁵ COM(2012) 129, 23.3.2012.

Lisa

Aruandes osutatud tabelid*

Kuna direktiivis osutatakse Pariisi memorandumi piirkonnale, lisatakse sellesse tabelisse vastavalt vajadusele andmed ELi väliste riikide kohta.

Tabel 1 –Pariisi memorandumi osalisriikide kontrollikohustused

	2011 Sadamakülast uste koguarv	2011 THETIS Üksikud laevad	2011 Suhtarv	2011 Kohustus vastavalt artikli 5 lõike 2 punktile b
Belgia	23233	5255	6.30%	1168
Bulgaaria	2909	1277	1.69%	313
Kanada	913	872	3.48%	645
Horvaatia	1927	624	1.10%	203
Küpros	2410	800	1.20%	223
Taani	8387	2053	3.18%	588
Eesti	5096	1507	1.77%	328
Soome	12727	1170	1.75%	324
Prantsusmaa	27654	5447	7.04%	1305
Saksamaa	27503	4941	6.35%	1177
Kreeka	20314	3295	3.18%	590
Island	1935	322	0.31%	58
Iirimaa	9528	1139	1.45%	268
Itaalia	31810	5049	6.49%	1203
Läti	7149	1965	2.32%	430
Leedu	4080	1605	1.87%	347
Malta	2607	819	1.80%	333
Madalmaad	42686	7235	8.24%	1527
Norra	14391	1514	3.08%	570
Poola	11034	2380	2.86%	531
Portugal	3683	1536	3.10%	574
Rumeenia	4087	1703	2.32%	430
Venemaa Föderatsioon	16728	3403	3.34%	618
Sloveenia	1417	612	0.88%	163
Hispaania	31865	6234	10.58%	1960
Rootsi	24680	2567	3.28%	608
Ühendkuningriik	4266	2231	11.04%	2046
Kokku	345019	67555	100%	18530

* (Kõikide tabelite allikas EMSA)

Tabel 2 – Kohustused ja kontrollid vastavalt direktiivi 2009/16/EÜ artiklile 6

	2011 Kohustused	P I laevade sadama- külästused	P I kontrollitu d	P II laevade sadama- külästused	P II kontrollitu d	P I + P II kontrollitud
Belgia	1168	521	475	1082	496	971
Bulgaaria	313	290	273	310	255	528
Küpros	223	207	52	232	73	125
Soome	324	94	78	527	238	316
Saksamaa	1177	559	517	964	887	1404
Island	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Madalmaad	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norra	570	374	234	811	360	594
Portugal	574	263	239	397	206	445
Rumeenia	430	374	339	467	437	776
Sloveenia	163	98	97	149	143	240
Rootsi	608	166	130	650	226	356
Ühendkuningriik	2046	1634	765	1773	776	1541
Kokku	9514	6252	4429	9684	4742	9171

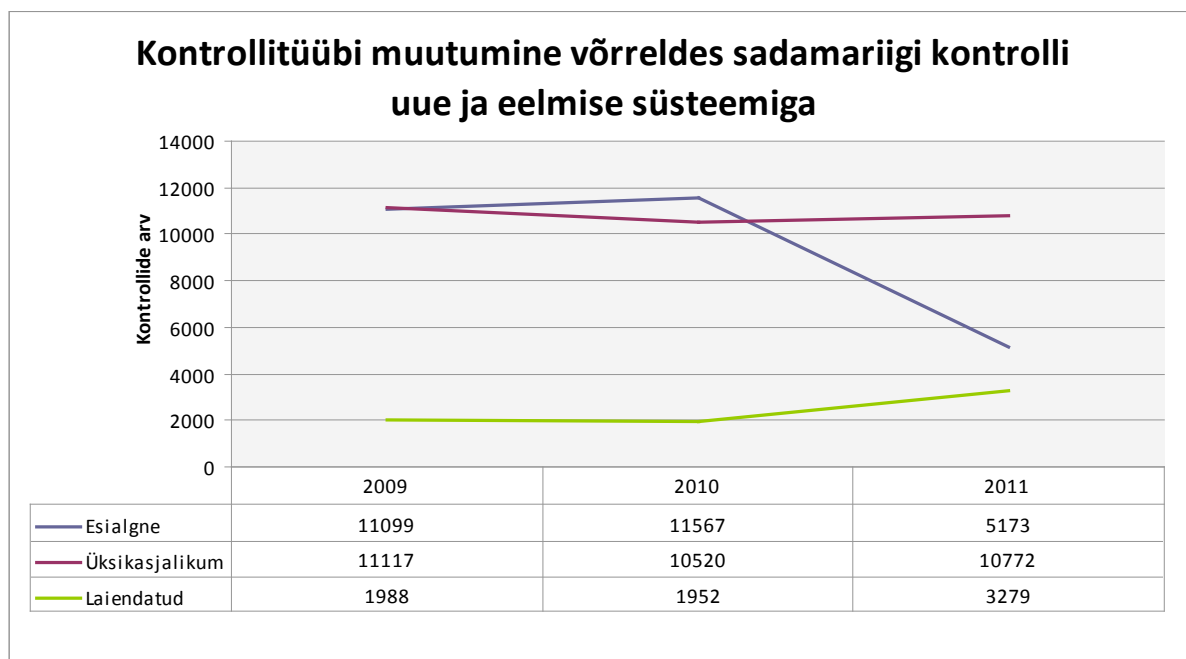
Tabel 3 – Kohustused ja kontrollid vastavalt direktiivi 2009/16/EÜ artikli 7 lõikele 1

	2011 Kohustused	P I laevade sadama- külästused	P I kontrollitud	P II laevade sadama- külästused	P II kontrollitud	P I + P II kontrollitud
Prantsusmaa	1305	1314	492	2300	733	1225
Kreeka	590	1469	656	2836	334	990
Iirimaa	268	562	81	475	153	234
Itaalia	1203	1464	1084	3440	622	1706
Hispaania	1960	2513	1216	3537	511	1727
Kokku	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Tabel 4 – Kohustused ja kontrollid vastavalt direktiivi 2009/16/EÜ artikli 7 lõikele 2

	2011 Kohustused	P I laevade sadama- külästused	P I kontrollitud	P II laevade sadama- külästused	P II kontrollitu d	P I + P II kontrollitu d
Taani	588	196	173	320	209	382
Eesti	328	68	65	134	120	185
Läti	430	71	66	187	180	246
Leedu	347	66	62	125	120	182
Poola	531	156	139	324	293	432
Kokku	2224	557	505	1090	713	1427

Tabel 5 – Kontrollitüüpide üldsuundumused ja muutused Pariisi memorandumiga hõlmatud piirkonnas



Tabel 6 – Sadamariigi kontrolli teostavate inspektorite arv igas riigis

	Sadamariigi kontrolli teostavate inspektorite arv
Belgia	9
Bulgaaria	14
Küpros	11
Taani	27
Eesti	9
Soome	23
Prantsusmaa	84
Saksamaa	40
Kreeka	51
Island	2
Iirimaa	22
Itaalia	111
Läti	9
Leedu	12
Malta	3
Madalmaad	29
Norra	79
Poola	16
Portugal	11
Rumeenia	13
Sloveenia	4
Hispaania	96
Rootsi	44
Ühendkuningriik	113
Kokku	832

Tabel 7 – Sadamakülastused ja kontroll ankrukohas

	Külastusi kokku	Saabumine ankrukohta	Kontroll ankrukohas	P I laevade saabumine ankrukohta	P I laevade kontroll ankrukohas	P I laevade kinnipidamine ankrukohas
Belgia	18649	-		-	-	-
Bulgaaria	2633	283	62	18	13	-
Küpros	2304	147	3	25	-	
Taani	8920	1	1	1	1	-
Eesti	3754	-		-	-	-
Soome	18229	17	1	1	-	-
Prantsusmaa	29204	148	10	14	-	-
Saksamaa	23330	-		-	-	-
Kreeka	18080	2446	210	294	47	-
Island	1567	3		-	-	-
Iirimaa	7450	5		-	-	-
Itaalia	73290	15541	421	5682	53	-
Läti	5318	-		-	-	-
Leedu	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Madalmaad	47686	382	17	26	2	-
Norra	14201	130	82	12	11	-
Poola	8570	294	23	3	1	-
Portugal	3189	7	4	3	1	-
Rumeenia	3886	829	113	15	4	-
Sloveenia	1248	22	11	-	-	-
Hispaania	38490	1916	113	363	29	1
Rootsi	30168	2		-	-	-
Ühendkuning riik	3851	245	36	182	13	-