



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**

**Bryssel, 22. marraskuuta 2012 (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	20. marraskuuta 2012
Vastaanottaja:	Uwe CORSEPIUS, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2012) 660 final
Asia:	KOMISSIO KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE Kertomus, jossa arvioidaan satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanoa ja direktiivin mukaisesti toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena komission asiakirja – COM(2012) 660 final

Liite: COM(2012) 660 final

Bryssel 16.11.2012
COM(2012) 660 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**Kertomus, jossa arvioidaan satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun
direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanoa ja direktiivin mukaisesti toteutettujen
toimenpiteiden vaikutuksia**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Kertomus, jossa arvioidaan satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanoa ja direktiivin mukaisesti toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Yksi merenkulun turvallisuuden tärkeimmistä osatekijöistä on satamavaltioiden suorittama valvonta. Se voidaan määritellä toisen valtion satamassa suoritettavaksi ulkomaisten alusten tarkastukseksi, jonka tarkoituksena on todentaa aluksen päällikön ja päällystön pätevyys sekä se, että aluksen varusteiden kunto täyttää kansainvälisten yleissopimusten vaatimukset ja että aluksen miehistö ja käyttö ovat sovellettavan kansainvälisen oikeuden mukaisia.

Satamavaltiotarkastuksia koskeva EU:n järjestelmä perustuu direktiiviin 2009/16/EY¹, jossa on laadittu uudelleen aiempi, vuonna 1995 voimaan tullut alan lainsäädäntö ja laajennettu sitä. EU:n järjestelmä perustuu jo ennestään olemassa olevaan rakenteeseen, joka on Pariisissa allekirjoitetun satamavaltiotarkastuksia koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan (Pariisin pöytäkirja, PMoU) mukainen. Pariisin pöytäkirjan jäsenmaita ovat kaikki EU:n rannikkojäsenvaltiot sekä Kanada, Venäjä, Kroatia, Islanti ja Norja. Komissio ja Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) työskentelevät tiiviisti yhdessä PMoU:n kanssa.

Direktiivillä 2009/16/EY otettiin 1. tammikuuta 2011 käyttöön satamavaltioiden suorittamaa valvontaa varten uusi tarkastusjärjestelmä. Jäsenvaltioiden toteuttamien toimien lisäksi direktiivin täytäntöön panemiseksi on perustettu EU:n tasolla järjestelmä satamavaltiotarkastusten tulosten raportoimista varten (THETIS-tietokanta). THETIS-järjestelmän on kehittänyt komissio tiiviissä yhteistyössä EMSA:n kanssa. EMSA hallinnoi järjestelmää komission puolesta.

Direktiivissä 2009/16/EY säädetään useista uusista satamavaltiotarkastuksia koskevista vaatimuksista sekä alusten tarkastuksiin sovellettavista yhteisistä perusteista ja yhdenmukaistetuista menettelyistä. Tavoitteena on, että kaikki alukset tarkastetaan ja että tämä tehdään niiden riskiprofiilin mukaisesti siten, että suuremman riskin aiheuttavat alukset tarkastetaan muita useammin.

Direktiivin 35 artiklassa säädetään, että komissio raportoi direktiivin täytäntöönpanosta Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 30. kesäkuuta 2012 tarkastellen erityisesti yhteisön kokonaistarkastusvelvoitteen sekä kunkin jäsenvaltion velvoitteen (5, 6, 7 ja 8 artikla) täyttymistä. Lisäksi 35 artiklassa edellytetään, että komissio ilmoittaa satamavaltiotarkastajien lukumäärän kunkin jäsenvaltion osalta, suoritettujen tarkastusten

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (uudelleenlaadittu toisinto) (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

lukumäärän sekä sen, pitääkö se tarpeellisenä ehdottaa direktiivin muutosta tai muuta lainsäädäntöä alalle.

2. ARVIOINTIMENETELMÄ

Direktiivin täytäntöönpano jäsenvaltioissa käsittää lainsäädännöllisiä, toiminnallisia ja teknisiä elementtejä.

- Lainsäädäntöön liittyvä täytäntöönpano toteutetaan saattamalla direktiivi muodollisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä ja valvomalla sitä koskevan kansallisen lainsäädännön soveltamista.
- Toimintaan liittyvä täytäntöönpano toteutetaan varmistamalla, että kaikki Euroopan unionin satamissa ja ankkuripaikoissa käyvät alukset tarkastetaan säännöllisesti direktiivissä säädettyjä menettelyjä ja vaatimuksia noudattaen.
- Tekniseltä kannalta täytäntöönpanoon sisältyy direktiivin 24 artiklassa edellytettyjen THETIS-tietokannan sekä satamakäyntejä koskevien tietojen tallentamiseen tarvittavan tietoteknisen infrastruktuurin² perustaminen ja hallinnointi.

Tämän kertomuksen laatimista varten komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan tietoja direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä sekä sen täytäntöönpanosta. Lisäksi komissio antoi EMSA:lle tehtäväksi suorittaa tietyt tarkastukset jäsenvaltioissa ja siten auttaa komissiota direktiivin täytäntöönpanon arvioinnissa.

3. DIREKTIIVILLÄ 2009/16/EY KÄYTTÖÖN OTETUT MUUTOKSET

Direktiivillä 2009/16/EY tehtiin satamavaltiotarkastuksia koskevaan EU:n järjestelmään seuraavat muutokset:

3.1. Tarkastusten täydellinen kattavuus

Direktiivissä 2009/16/EY säädetään, että kaikki kyseeseen tulevat EU:n satamissa käyvät alukset tarkastetaan. Tämä poikkeaa aikaisemmasta vaatimuksesta (direktiivi 95/21/EY, sellaisena kuin se on muutettuna), jonka mukaan satamavaltiotarkastuksista vastaavat kansalliset viranomaiset tarkastavat 25 prosenttia niiden satamissa käyvistä yksittäisistä aluksista. Uuden tarkastusjärjestelmän puitteissa tarkastusten kohdentaminen tapahtuu yksittäisten alusten riskiprofiileja (SRP) koskevan yksityiskohtaisen menetelmän avulla. Kullekin alukselle nimetään riskiprofiiliksi ”suuri turvallisuusriski”, ”pieni turvallisuusriski” tai ”normaali turvallisuusriski”.

Tarkastustiheys riippuu riskiprofiilista:

² Direktiivin 2009/16/EY 24 artiklan 2 kohdassa edellytetään jäsenvaltioiden varmistavan, että satamassa käyntejä koskevat tiedot siirretään kohtuullisessa ajassa THETIS-tietokantaan direktiivin 2002/59/EY 3 artiklan s kohdassa tarkoitetun yhteisön merenkulun tiedonvaihtojärjestelmän (SafeSeaNet-järjestelmä) välityksellä, jotta satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaava viranomainen voi valita tarkastettavat alukset.

- ”suuren turvallisuusriskin” alukset on tarkastettava säännöllisesti 5–6 kuukauden välein,
- ”normaalin turvallisuusriskin” alukset on tarkastettava säännöllisesti 10–12 kuukauden välein,
- ”pienen turvallisuusriskin” alukset on tarkastettava säännöllisesti 24–36 kuukauden välein.

Kun jokin tietty alus täyttää edellä kuvattujen tarkastustiheyksien mukaiset edellytykset tarkastukselle (esim. normaalin turvallisuusriskin alus 10 kuukauden kuluttua edellisestä tarkastuksesta), se nimetään kuuluvaksi II-kiireellisyysluokkaan ja se voidaan tarkastaa. Kun aluksen riskiprofiiliin mukainen aikaväli päättyy (normaalin turvallisuusriskin aluksella 12 kuukauden kuluttua edellisestä tarkastuksesta), siitä tulee I-kiireellisyysluokkaan kuuluva alus ja se on tarkastettava.

Aluksen riskiprofiili määritetään ottaen huomioon seuraavat seitsemän perustetta: (i) alustyyppi, (ii) aluksen ikä, (iii) lippuvaltio (Pariisin pöytäkirjassa määritelty BGW-lista (musta-harmaa-valkoinen), (iv) hyväksytty laitos, (v) yhtiön toiminta, (vi) kussakin tarkastuksessa todettujen puutteiden määrä edellisten 36 kuukauden aikana ja (vii) pysäyttämisten määrä edellisten 36 kuukauden aikana.

Tarkastukset voivat olla ”perustarkastuksia”, ”yksityiskohtaisia tarkastuksia” tai ”laajennettuja tarkastuksia”. Suuren turvallisuusriskin aluksille tehdään yleensä laajennettu tarkastus, kun taas normaalin turvallisuusriskin aluksille ja pienen turvallisuusriskin aluksille tehdään perustarkastus tai yksityiskohtainen tarkastus.

3.2. Lippuvaltion toiminta

Yksi perusteista aluksen riskiprofiilia määritettäessä on lippuvaltion toiminta. Direktiivin 2009/16/EY 10 artiklan 3 kohta pannaan lippuvaltioperusteen osalta täytäntöön 13. syyskuuta 2010 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 801/2010³. Kyseisessä järjestelmässä lippuvaltiot luokitellaan mustalle, harmaalle tai valkoiselle listalle. Luokittelun perustana on kyseisten valtioiden lipun alla purjehtiville ja Pariisin pöytäkirjan alueella liikennöiville aluksille kolmen vuoden aikana tehtyjen tarkastusten ja pysäyttämisten kokonaismäärä. Luokittelu saatetaan ajan tasalle vuosittain.

3.3. Yhtiön toiminta

Yhtiön toimintaa koskeva peruste (ei otettu huomioon edellisessä tarkastusjärjestelmässä) perustuu yhdelle ja samalle yhtiölle (vastuu aluksen kansainvälisestä turvallisuusjohtamisesta, ISM) kuuluvien alusten osalta ilmoitettujen tarkastusten, pysäyttämisten ja puutteiden määrään. Yhtiöt voidaan asettaa toiminnan perusteella paremmuusjärjestykseen seuraavasti: ”korkea”, ”keskitasoinen”, ”heikko” ja ”erittäin heikko”. Perusteiden vahvistamiseksi yhtiön toiminnan määrittämistä varten annettiin 13. syyskuuta 2010 komission asetus (EU) N:o 802/2010⁴. Asetuksen toiminnallista vaikuttavuutta arvioidaan parhaillaan.

³ EUVL L 241, 14.9.2010, s. 1.

⁴ EUVL L 241, 14.9.2010, s. 4.

3.4. Jäsenvaltioiden satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien alusten todellista saapumisaikaa ja lähtöaikaa koskevat tiedot

Direktiivissä säädetään, että THETIS-tietokanta saa satamakäyntejä koskevat tiedot SafeSeaNet-järjestelmästä. Tämä mahdollistaa satamavaltiotarkastusten suunnittelun. Edelliseen tarkastustietokantaan (SIRENAC) kyseistä piirrettä ei sisällynyt. SafeSeaNet perustettiin⁵ meritiedon vaihdon keskitetyksi eurooppalaiseksi järjestelmäksi, jonka kautta EU:n jäsenvaltiot sekä Norja ja Islanti voivat toimittaa ja saada tietoa aluksista, alusten liikkeistä ja vaarallisista rahdeista.

Kyseisellä satamavaltiotarkastuksia koskevan uuden järjestelmän ominaisuudella on ratkaisevan tärkeä merkitys, sillä jäsenvaltioiden tarkastusvelvoitteeseen liittyvä suunnittelu ja velvoitteen täyttäminen perustuvat siihen, että niiden satamissa käyvien alusten riskiprofiilista saadaan tiedot välittömästi ja kattavasti.

3.5. Ankkuripaikoissa tehtävät tarkastukset

Yksi direktiiviin 2009/16/EY sisältyvä uusi piirre on se, että alukset voidaan tarkastaa siinä ankkuripaikassa, jossa alus ja satama ovat vuorovaikutuksessa. Tällöin tarkastukset edellyttävät lisäjärjestelyjä ja -resursseja.

3.6. Pääsyn epääminen

Direktiivin 2009/16/EY nojalla on laajennettu useammista pysäyttämistä johtuvaa pääsyn epäämistä (kielto) koskevaa sääntöä niin, että se kattaa harmaalla listalla mainitut lippuvaltiot ja kaikki alustyytit. Uudessa tarkastusjärjestelmässä edellytetään, että pääsy evätään mustalle listalle merkityn valtion lipun alla purjehtivalta alukselta, jos se on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 36 kuukauden aikana. Harmaalle listalle merkityn valtion lipun alla purjehtivilla aluksilla yli kaksi pysäytystä viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana johtaa pääsyn epäämiseen. Satamavaltiotarkastuksia koskevassa uudessa järjestelmässä otetaan käyttöön pääsyn epäämiseen sovellettavat vähimmäisajat. Ensimmäisellä pysäytyskerralla vähimmäisaika on 3 kuukautta, toisella kerralla 12 kuukautta ja kolmannella kerralla 24 kuukautta. Kolmannella kerralla kielto voidaan kumota vain tietyissä olosuhteissa ja jos 24 kuukauden määräajan kuluessa on tehty uudelleentarkastus. Jos alus vielä pysäytetään kolmannen epäämiskerran jälkeen, siltä evätään pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin EU:n alueella.

4. DIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANO

4.1. Lainsäädäntöön liittyvä täytäntöönpano – siirtäminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Direktiivi 2009/16/EY tuli voimaan 17. kesäkuuta 2009, ja jäsenvaltioiden oli saatettava se osaksi kansallista lainsäädäntöään viimeistään 1. tammikuuta 2011.

Sisämaajäsenvaltiot eivät olleet velvollisia saattamaan direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään. Niistä ainoastaan Slovakia on pannut direktiivin täytäntöön⁶, ja neljä

⁵ Direktiivillä 2002/59/EY, sellaisena kuin se on muutettuna.

⁶ Vaikka Slovakia onkin saattanut direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöään, sen täytäntöönpanosta ei ole tietoa, koska Slovakiassa ei ole yhtään merisatamaa. Sen vuoksi tässä kertomuksessa viitataan

jäsenvaltiota (Unkari, Luxemburg, Itävalta ja Tšekki) on ilmoittanut virallisesti, etteivät ne saata sitä osaksi lainsäädäntöään.

Asianomaisista 23 jäsenvaltiosta vain noin puolet oli ilmoittanut kaikista täytäntöönpanosäännöksistään jotakuinkin ajoissa eli direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä asetetun kolmen kuukauden määräajan kuluessa. Tästä seurasi se, ettei uudella tarkastusjärjestelmällä saavutettu täyttä vaikutusta vielä 1. tammikuuta 2011. Komissio käynnisti rikkomusmenettelyn kaikkia niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka eivät olleet noudattaneet kyseistä määräaika, ja direktiivi on nyt saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä lähes täysin.

Komissio arvioi parhaillaan ilmoitettujen säännösten yhdenmukaisuutta EU:n oikeuteen nähden. Lisäksi EMSA on aloittanut täytäntöönpanon tarkastamiseksi lisäkäynnit jäsenvaltioihin (noin viisi käyntiä vuodessa).

4.2. Täytäntöönpanosäännökset, EU:n lainsäädäntö

Aluksen riskiprofiiliin sisältyvistä lippuvaltion toimintaa sekä yhtiön toimintaa koskevista perusteista annettujen komission asetusten⁷ lisäksi annettiin 20. toukokuuta 2010 komission asetus (EU) N:o 428/2010⁸ direktiivin 2009/16/EY 14 artiklan täytäntöönpanosta laajennetussa tarkastuksessa tarkastettavien seikkojen osalta.

4.3. Toimintaan liittyvä täytäntöönpano

Uuden tarkastusjärjestelmän tarkoituksena on karsia pois alukset, jotka eivät täytä vaatimuksia, tiuhentaen kyseisille aluksille tehtäviä tarkastuksia ja samalla harventaen hyväkuntoisille aluksille tehtäviä tarkastuksia. Tätä varten tarvitaan sellainen tieto- ja tukijärjestelmä (THETIS), jolla ei pelkästään kerätä ja levitetä satamavaltiotarkastuksiin liittyvää tietoa vaan jolla myös pystytään laskemaan perusteet satamavaltiotarkastusten kohdentamista varten jäsenvaltioissa kyseisten tietojen pohjalta. SafeSeaNet-järjestelmä tuottaa THETIS-tietokantaan kaikki alusten saapumis- ja lähtötiedot EU:n kaikista satamista ja ankkuripaikoista.

4.4. Tekninen täytäntöönpano

Ennen 1. tammikuuta 2011 EMSA järjesti tiedotuskampanjan lisätäkseen uusien raportointivaatimusten tuntemusta jäsenvaltioissa ja toimialalla.

Kahden järjestelmän (THETIS ja SafeSeaNet) välinen tekninen rajapinta, joka mahdollistaa satama- ja ankkuripaikkakäyntejä koskevien tietojen tallentamisen THETIS-tietokantaan, oli valmis marraskuussa 2010. THETIS oli kokonaisuudessaan toiminnassa 15. joulukuuta 2010. Ennen sitä EMSA järjesti koulutusta THETIS-käyttäjille.

THETIS-toimintojen käynnistyttyä (1. tammikuuta 2011) perustettiin käyttötukipalvelu, joka on siitä asti antanut THETIS-käyttäjille tukea ja teknistä apua. Vuonna 2011 vastaanotettiin kaikkiaan 2 331 pyyntöä, joiden keskimääräinen käsittelyaika oli 1,3 tuntia.

täytäntöönpanoon 22:ssa rannikkojäsenvaltiossa tai (tarvittaessa) 27:ssä Pariisin pöytäkirjaan liittyneessä valtiossa.

⁷ Asetukset (EU) N:o 801/2010 ja (EU) N:o 802/2010.

⁸ EUVL L 125, 21.5.2010, s. 2.

Vuoden 2011 ensimmäisen neljänneksen aikana useimmat jäsenvaltiot olivat ottaneet kansallisella tasolla satamakäyntijärjestelmän käyttöön kokonaisuudessaan. Arvioidakseen THETIS-tietokantaan vuonna 2011 tallennettujen satamakäyntitietojen aukottomuutta EMSA toteutti vertailututkimuksen, jossa se vertasi keskenään THETIS-tietokantaan, SafeSeaNet-järjestelmään ja Lloyd's List Intelligence -järjestelmään (kaupallinen palveluntarjoaja) rekisteröityjen satamakäyntien määriä. Tutkimuksessa havaittiin seuraavaa:

- Useimmat jäsenvaltiot ovat ottaneet THETIS–SafeSeaNet-rajapinnan kokonaisuudessaan käyttöön kansallisella tasolla vuoden 2011 ensimmäisen neljänneksen aikana. Tästä syystä useimpien jäsenvaltioiden osalta todettiin, että tiedot siirrettiin SafeSeaNet-järjestelmästä THETIS-tietokantaan aiempaa yhtenäisemmin.
- Suomi otti THETIS–SafeSeaNet-rajapinnan kokonaisuudessaan käyttöön kesäkuun puolivälissä 2011.
- Yhdistynyt kuningaskunta ei ollut ottanut THETIS–SafeSeaNet-rajapintaa kokonaisuudessaan käyttöön vuoden 2011 loppuun mennessä. Sen vuoksi THETIS-tietokannassa vuodelta 2011 olevat Yhdistyneen kuningaskunnan satamakäyntitiedot rajoittuvat manuaalisesti lisättyihin tietoihin, eivätkä ne kuvaa todellista tilannetta.

5. KESKEISET SEIKAT DIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANOSSA

Tässä kertomuksessa analysoidaan ja arvioidaan perusteellisemmin seuraavia seikkoja.

5.1. EU:n kokonaistarkastusvelvoite

Direktiivin 2009/16/EY 5 artiklan mukaisesti kunkin jäsenvaltion on täytettävä vuotuinen tarkastusvelvoitteensa

- (a) tarkastamalla kaikki sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvät I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset; ja
- (b) suorittamalla vuosittain sellainen määrä tarkastuksia (I-kiireellisyysluokka ja II-kiireellisyysluokka), joka vastaa sen omaa osuutta EU:n ja Pariisin pöytäkirjan alueella vuosittain vaadittavien tarkastusten kokonaismäärästä.

Kansallisten viranomaisten suoritettavaksi tulevien tarkastusten määrä (kohtuullinen osuus) saadaan Pariisin pöytäkirjalla perustetun väliaikaisen järjestelyn mukaisesti. Nämä tiedot perustuvat 1. tammikuuta 2014 alkaen kokonaisuudessaan THETIS-tietokannassa oleviin tietoihin. Liitteessä olevassa taulukossa 1 esitetään kunkin Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion tarkastusosuus vuonna 2011.

THETIS-tietokannassa olevien tietojen perusteella komissio voi päätellä, että tarkastusvelvoite on yleisesti ottaen täytetty.

5.2. Vuotuisen tarkastusvelvoitteen täyttyminen jäsenvaltioissa ja arvio direktiivin 2009/16/EY 6, 7 ja 8 artiklan täytäntöönpanosta

Direktiivin 2009/16/EY 5 artiklassa määritellään jäsenvaltioiden tarkastusvelvoite, ja 6, 7 ja 8 artiklassa puolestaan annetaan yksityiskohtaiset säännöt sen täyttämiseksi.

5.2.1 Tarkastusvelvoite ja suorittamatta jätetyt I-kiireellisyysluokan tarkastukset (6 artikla)

Direktiivin 6 artiklan säännöksiä sovelletaan jäsenvaltioihin, jotka eivät suorita 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa edellytetyjä tarkastuksia (kaikkien kyseisen valtion satamissa tai ankkuripaikoissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten tarkastus). Tällaisessa tilanteessa olevan jäsenvaltion katsotaan täyttävän velvoitteensa, jos suorittamatta jääneet tarkastukset eivät ylitä

- (a) 5 prosenttia I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien suuren turvallisuusriskin aluksille tehtävien tarkastusten kokonaismäärästä; ja
- (b) 10 prosenttia muiden sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärästä.

Vuonna 2011 tässä tilanteessa oli 12⁹ EU:n jäsenvaltiota¹⁰ (joita kaikkiaan oli 22). Taulukossa 2 esitetään 6 artiklan soveltamisalaan kuuluvien jäsenvaltioiden velvoite sekä niiden suorittamien tarkastusten määrä.

Alustavana havaintona komissio toteaa, että vaikka tarkastusvelvoite on yleisesti ottaen täytetty, näyttää joissakin jäsenvaltioissa ilmenevän direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä ongelmia, jotka on ratkaistava. Joidenkin jäsenvaltioiden osalta suorittamatta jääneiden I-kiireellisyysluokan tarkastusten määrä antaa aiheutta erityiseen huoleen.

5.2.2 I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten satamakäyntien määrä suurempi kuin jäsenvaltion tarkastusosuus (7 artiklan 1 kohta)

Direktiivin 7 artiklan 1 kohta liittyy niin kutsuttuihin ylikuormitettuihin jäsenvaltioihin, joissa I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten satamakäyntien määrä on suurempi kuin tarkastusosuus. Vuonna 2011 tässä tilanteessa oli viisi EU:n jäsenvaltiota¹¹. Tässä tapauksessa jäsenvaltion katsotaan kyseisen artiklan mukaan täyttävän velvoitteensa, jos

- (a) se tarkastaa vähintään tarkastusosuutta vastaavan määrän I-kiireellisyysluokkaan kuuluvia aluksia; ja
- (b) kaikista sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvistä I-kiireellisyysluokkaan kuuluvista aluksista jää tarkastamatta enintään 30 prosenttia.

Taulukossa 3 esitetään kyseisten ”ylikuormitettujen” jäsenvaltioiden velvoite ja niiden suorittamien tarkastusten määrä. Tässäkin yhteydessä komissio kiinnittää huomiota I-kiireellisyysluokkaa koskevien suorittamatta jääneiden tarkastusten määrään.

⁹ Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Kypros, Malta, Portugali, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovenia, Suomi ja Yhdistynyt kuningaskunta.

¹⁰ Tämä koskee myös Islantia, Kroatiaa, Norjaa ja Venäjää.

¹¹ Espanja, Irlanti, Italia, Kreikka ja Ranska.

5.2.3 *I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten satamakäyntien määrä pienempi kuin jäsenvaltion tarkastusosuus (7 artiklan 2 kohta)*

Direktiivin 7 artiklan 2 kohta liittyy niin kutsuttuihin alikuormitettuihin jäsenvaltioihin, joissa I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten satamakäyntien määrä on pienempi kuin tarkastusosuus. Vuonna 2011 tässä tilanteessa oli viisi EU:n jäsenvaltiota¹². Tässä tapauksessa jäsenvaltion katsotaan täyttävän velvoitteensa, jos

- (a) se tarkastaa kaikki I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset; ja
- (b) se tarkastaa vähintään 85 prosenttia II-kiireellisyysluokkaan kuuluvista aluksista.

Taulukossa 4 esitetään kyseisten ”alikuormitettujen” jäsenvaltioiden velvoite ja niiden suorittamien tarkastusten määrä. Tältä osin komissio toteaa, että kyseiset jäsenvaltiot suorittivat vaaditut I-kiireellisyysluokkaa koskevat tarkastukset ja lähes kaikki suorittivat vaaditun määrän II-kiireellisyysluokkaa koskevia tarkastuksia.

Suorittamatta jääneiden I-kiireellisyysluokkaa koskevien tarkastusten osalta komissio ja EMSA aikovat tehdä yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ongelmien syiden selvittämiseksi. Tässä yhteydessä otetaan huomioon mukautuminen uuteen tarkastusjärjestelmään. Jokaisen jäsenvaltion on suoritettava sille osoitettu määrä tarkastuksia, muutoin kohtuullisen osuuden periaate on vaarassa jäädä toteutumatta.

5.2.4 *Tarkastusten siirtäminen myöhempään ajankohtaan ja poikkeustapaukset (8 artikla)*

Direktiivin 8 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat siirtää I-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastuksen joko ajankohtaan, jona alus seuraavan kerran saapuu kyseiseen jäsenvaltioon (edellyttäen, että uusi käynti tapahtuu 15 päivän kuluessa eikä alus käy muussa satamassa EU:n alueella), tai ajankohtaan, jona alus käy jossakin muussa satamassa EU:n alueella (edellyttäen, että käynti tapahtuu 15 päivän kuluessa ja että valtio, jossa seuraava satama sijaitsee, on suostunut suorittamaan tarkastuksen).

Vuonna 2011 THETIS-tietokantaan rekisteröitiin 190 tällaista pyyntöä 18 jäsenvaltiosta. Vastaanottavat jäsenvaltiot hyväksyivät niistä 153 pyyntöä (80,5 %), ja tarkastus suoritettiin.

Lisäksi 8 artiklan 2 kohdassa säädetään poikkeustapauksista, joissa I-kiireellisyysluokkaan liittyvien tarkastusten jääminen suorittamatta voidaan katsoa perustelluksi. Tällaisesta tapauksesta on kyse, jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastuksen suorittaminen vaarantaisi tarkastajien, aluksen, miehistön tai sataman turvallisuuden taikka meriympäristön, tai jos alus käy satamassa vain yöaikaan.

Pariisin pöytäkirjan jäsenvaltioiden THETIS-tietokantaan rekisteröimistä 1 614:stä perustellusti suorittamatta jääneestä I-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastuksesta 121 tapauksessa (7,5 %) kyse oli riskistä, 582 tapausta (36 %) liittyi

¹² Latvia, Liettua, Puola, Tanska ja Viro.

yöaikaan tapahtuneeseen satamakäyntiin, 799 tapausta (49,5 %) liittyi ankkuripaikassa tapahtuneeseen lyhytaikaiseen käyntiin ja 112 tapauksessa (7,0 %) kyse oli ”teknisestä virheestä”. ”Tekninen virhe” otettiin käyttöön THETIS-toiminnan alkuvaiheessa ongelmille, jotka liittyivät järjestelmän asteittaiseen käyttöönottoon tai muihin määrittelemättömiin syihin. Se ei ole enää käytössä.

5.3. Suoritettujen tarkastusten lukumäärä ja luonne

Taulukossa 5 esitetään graafisesti erityyppisten tarkastusten (perus – yksityiskohtainen – laajennettu) kehittyminen Pariisin pöytäkirjan alueella vuosina 2009–2011. Laajennettujen tarkastusten suurempi määrä merkitsee sitä, että uuden tarkastusjärjestelmän aikana on suoritettu enemmän perusteellisia tarkastuksia.

5.4. Satamavaltiotarkastajien lukumäärä kussakin jäsenvaltiossa

Direktiivin 4 artiklan mukaan jäsenvaltioilla on oltava alusten tarkastamista varten toimivaltaiset viranomaiset, joiden palvelukseen on nimitetty tarvittava määrä päteviä tarkastajia. Taulukossa 6 esitetään satamavaltiotarkastajien lukumäärä kussakin jäsenvaltiossa. Luvut vaihtelevat jäsenvaltioittain, sillä kaikissa tapauksissa ei ole kyse kokoaikaisista työntekijöistä. Komissio toteaa, että yleisesti ottaen jäsenvaltioilla on tarkastajia tarpeellinen määrä suorittamaan vaaditut tarkastukset.

5.5. Pääsyn epääminen

Vuoden 2011 aikana EU:n jäsenvaltiot antoivat 18 pääsyn epäämismääräystä. Niiden syynä oli 16 tapauksessa useampi pysäyttäminen, yhdessä tapauksessa korjaustelakalle saapumatta jättäminen ja yhdessä tapauksessa pysäytysmääräyksen noudattamatta jättäminen.¹³

5.6. Ankkuripaikoissa tehtävät tarkastukset

Direktiivissä 2009/16/EY säädetään siitä, että alus voidaan tarkastaa jossakin sataman toimivaltaan kuuluvassa ankkuripaikassa. Liitteessä olevassa taulukossa 7 esitetään tietoja tämän vaatimuksen noudattamisesta vuonna 2011. Tietyissä jäsenvaltioissa erityisenä huolenaiheena on ankkuripaikoissa suorittamatta jääneiden I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten tarkastusten suuri määrä. Tätä seikkaa on selvitettävä jäsenvaltioiden kanssa.

5.7. Jäsenvaltioiden esille ottamat ongelmat ja muut kysymykset

Arviointia tehdessään komissio lähetti jäsenvaltioille kyselylomakkeen, jossa se pyysi kansallisia viranomaisia ilmoittamaan direktiiviin liittyvät puutteet ja mahdolliset parannukset. Monet jäsenvaltiot käyttivätkin mahdollisuutta hyväkseen.

Tärkeimmät esille tuodut asiat olivat:

- Direktiivi antaa mahdollisuuden lykätä I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten tarkastuksia poikkeustilanteissa. Tällaista mahdollisuutta ei sovelleta II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten tarkastuksiin, jotka eivät ole pakollisia. Jos kuitenkin jäsenvaltio on ”alikuormittunut” direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettussa mielessä, sen on (todellisuudessa) suhtauduttava II-kiireellisyysluokan

¹³ Direktiivin 21 artiklan 4 kohta.

tarkastuksiin ikään kuin ne olisivat pakollisia. Useat jäsenvaltiot pyytävät, että mahdollisuutta lykätä tarkastuksia sovellettaisiin myös ”pakollisiin” II-kiireellisyysluokan tarkastuksiin.

- Direktiivin 8 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan ankkuripaikassa tehtävä tarkastus voidaan jättää suorittamatta, jos aluksen käynti on ”liian lyhyt”. Jäsenvaltiot pyytävät, että tämä mahdollisuus ulotettaisiin koskemaan myös satamissa tehtäviä tarkastuksia.
- Direktiivin 2002/59/EY 15 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa alueellaan sijaitsevien satamien välisen säännöllisen liikenteen vaatimuksesta tehdä ilmoitus aluksella kuljetettavista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista. Jäsenvaltiot ehdottavat vaaputuksen laajentamista niin, että se kattaa myös satamavaltiotarkastukset.
- Jäsenvaltiot toteavat, ettei direktiivin 2002/59/EY ja alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten annetun direktiivin 2009/20/EY vaatimuksia ole sisällytetty THETIS-järjestelmään ja että tämä olisi otettava huomioon.
- Niitä tapauksia varten, joissa aluksen kiireellisyysluokka muuttuu sen ollessa satamassa, jäsenvaltiot ehdottavat, että asianomaista valtiota varoitetaan THETIS-järjestelmän kautta ja sille taataan aikalisä, jotta kyseistä suorittamatta jäänyttä tarkastusta ei katsottaisi sen vahingoksi.
- Direktiivin liitteeseen III sisältyy luettelo tiedoista, jotka on annettava aluksen saapumisilmoituksessa. Jäsenvaltiot ehdottivat vaatimuksen (f) ”viimeisimmän Pariisin pöytäkirjan alueella suoritettun laajennetun tarkastuksen päivämäärä” poistamista, sillä kyseinen tieto sisältyy jo THETIS-tietoihin.

Komissio tutkii parhaillaan täytäntöönpanon aikana määriteltyjä ongelmia ja jäsenvaltioiden esille ottamia kysymyksiä sekä arvioi, onko direktiiviä 2009/16/EY muutettava. Erityisesti komissio selvittää (yhdessä EMSA:n kanssa), ovatko kyseiset seikat ensimmäiseen täytäntöönpanovuoteen liittyviä tilastollisia poikkeamia vai järjestelmään olennaisesti kuuluvia ja vaikuttavatko ne vastaisuudessa samoihin jäsenvaltioihin joka vuosi.

6. PÄÄTELMÄT

6.1. Tulos täytäntöönpanotoimenpiteistä

Direktiivin täytäntöönpano on vaatinut työtä ja huomattavasti taloudellisia resursseja sekä jäsenvaltioilta että EU:lta. Tämän työn tuloksena direktiivi oli pantu suurelta osin täytäntöön vuoden 2011 alkuvaiheessa. Komission yleinen vaikutelma on, että direktiivi on pantu olennaisilta osiltaan täytäntöön. Komissio selvittää kaikki yksilöidyt lainsäädännölliset, tekniset ja toiminnalliset puutteet myöhemmin.

6.2. Meriturvallisuuteen, meriliikenteen tehokkuuteen ja pilaantumisen ehkäisyyn kohdistuvat vaikutukset

Uuden tarkastusjärjestelmän myötä tarkastukset kattavat kaikki EU:n satamissa ja ankkuripaikoissa käyvät alukset. Se sisältää aiempaa enemmän riskeihin perustuvan

menetelmän alusta vastaavan tarkastuslajin valitsemiseksi, ja reaaliaikaisten satama- ja ankkuripaikkatietojen saatavuus parantaa valmiuksia tehdä päätöksiä tarkastettavista aluksista.

Kokonaisuutena katsoen EU:n jäsenvaltioiden tarkastusvelvoite täytettiin. Suoritettavien tarkastusten kokonaismäärä oli vuonna 2011 pienempi kuin edeltävinä vuosina. Tämän seurauksena tarkastusten taso oli parempi ja tarkastuksissa keskityttiin aluksiin, jotka eivät olleet vaatimusten mukaisia. Tämä tarkoittaa, että satamavaltiotarkastuksen resurssit keskitetään heikkokuntoisempien alusten tarkastamiseen ja että suoritetaan perusteellisempia tarkastuksia.

6.3. Tuleva kehitys

Kuten edellä mainittiin, komissio arvioi parhaillaan, on direktiiviä tarpeen muuttaa, ja ottaa tässä yhteydessä huomioon täytäntöönpanon yhteydessä määritellyt ja jäsenvaltioiden komissiolle ilmoittamat ongelmat.

Tulevina vuosina on odotettavissa, että EU:n satamavaltiotarkastuksia koskevaa järjestelmää mukautetaan uusiin vaatimuksiin, joita saattaa johtua muun muassa kansainvälisistä yleissopimuksista, kun ne tulevat voimaan ja niistä tulee direktiivin 2009/16/EY tarkoituksiin sopivia välineitä.

Vuonna 2006 tehdyn merityötä koskevan yleissopimuksen (MLC 2006) ja siihen liittyvän direktiivin 2009/13/EY¹⁴ lähestyvää voimaantuloa on tuettava THETIS-järjestelmän avulla. Komission ehdotus, joka koskee direktiivin 2009/16/EY muuttamista tältä osin, on parhaillaan Euroopan parlamentin ja neuvoston käsiteltävänä¹⁵.

Odotettavissa on myös, että IMO:n hyväksymän alusten painolastivesiä koskevan yleissopimuksen (BWM 2004) tultua voimaan se pannaan täytäntöön direktiivin 2009/16/EY ja THETIS-järjestelmän puitteissa.

¹⁴ EUVL L 124, 20.5.2009, s. 30.

¹⁵ KOM(2012) 129, 23.3.2012.

Liite

Kertomuksessa mainitut taulukot*

Koska direktiivissä viitataan Pariisin pöytäkirjan alueeseen, seuraaviin taulukkoihin on otettu tarvittaessa mukaan EU:n ulkopuolisia maita koskevia tietoja.

Taulukko 1 – Pariisin pöytäkirjan jäsenvaltioiden tarkastusvelvoitteet

	Alusten käynnit yhteensä THETIS, 2011	Yksittäiset alukset THETIS, 2011	Suhteellinen osuus 2011	Velvoite 2011 (5 artiklan 2 kohdan b alakohta)
Belgia	23 233	5 255	6,30 %	1 168
Bulgaria	2 909	1 277	1,69 %	313
Kanada	913	872	3,48 %	645
Kroatia	1 927	624	1,10 %	203
Kypros	2 410	800	1,20 %	223
Tanska	8 387	2 053	3,18 %	588
Viro	5 096	1 507	1,77 %	328
Suomi	12 727	1 170	1,75 %	324
Ranska	27 654	5 447	7,04 %	1 305
Saksa	27 503	4 941	6,35 %	1 177
Kreikka	20 314	3 295	3,18 %	590
Islanti	1 935	322	0,31 %	58
Irlanti	9 528	1 139	1,45 %	268
Italia	31 810	5 049	6,49 %	1 203
Latvia	7 149	1 965	2,32 %	430
Liettua	4 080	1 605	1,87 %	347
Malta	2 607	819	1,80 %	333
Alankomaat	42 686	7 235	8,24 %	1 527
Norja	14 391	1 514	3,08 %	570
Puola	11 034	2 380	2,86 %	531
Portugali	3 683	1 536	3,10 %	574
Romania	4 087	1 703	2,32 %	430
Venäjä	16 728	3 403	3,34 %	618
Slovenia	1 417	612	0,88 %	163
Espanja	31 865	6 234	10,58 %	1 960
Ruotsi	24 680	2 567	3,28 %	608
Yhdistynyt kuningaskunta	4 266	2 231	11,04 %	2 046
Yhteensä	345 019	67 555	100 %	18 530

*(Kaikkien taulukkojen lähde EMSA)

Taulukko 2 – Velvoite ja tarkastukset direktiivin 2009/16/EY 6 artiklan mukaisesti

	Velvoite 2011	Käynnit, I-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, I-kiireellisyys- luokka	Käynnit, II-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, II-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, I- ja II- kiireellisyys- luokka
Belgia	1 168	521	475	1 082	496	971
Bulgaria	313	290	273	310	255	528
Kypros	223	207	52	232	73	125
Suomi	324	94	78	527	238	316
Saksa	1 177	559	517	964	887	1 404
Islanti	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Alankomaat	1 527	1 456	1 026	1 964	557	1 583
Norja	570	374	234	811	360	594
Portugali	574	263	239	397	206	445
Romania	430	374	339	467	437	776
Slovenia	163	98	97	149	143	240
Ruotsi	608	166	130	650	226	356
Yhdistynyt kuningaskunta	2 046	1 634	765	1 773	776	1 541
Yhteensä	9 514	6 252	4 429	9 684	4 742	9 171

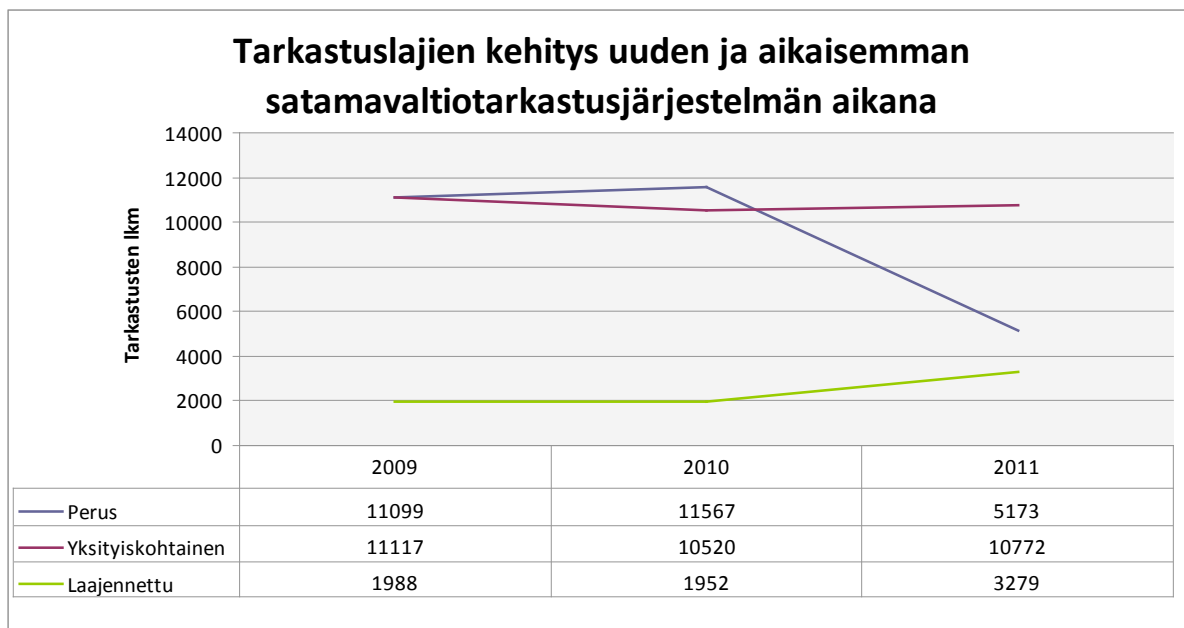
Taulukko 3 – Velvoite ja tarkastukset direktiivin 2009/16/EY 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti

	Velvoite 2011	Käynnit, I-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, I-kiireellisyys- luokka	Käynnit, II-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, II-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, I- ja II- kiireellisyys- luokka
Ranska	1 305	1 314	492	2 300	733	1 225
Kreikka	590	1 469	656	2 836	334	990
Irlanti	268	562	81	475	153	234
Italia	1 203	1 464	1 084	3 440	622	1 706
Espanja	1 960	2 513	1 216	3 537	511	1 727
Yhteensä	5 326	7 322	3 529	12 588	2 353	5 882

Taulukko 4 – Velvoite ja tarkastukset direktiivin 2009/16/EY 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti

	Velvoite 2011	Käynnit, I-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, I-kiireellisyys- luokka	Käynnit, II-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, II-kiireellisyys- luokka	Tarkastukset, I- ja II- kiireellisyys- luokka
Tanska	588	196	173	320	209	382
Viro	328	68	65	134	120	185
Latvia	430	71	66	187	180	246
Liettua	347	66	62	125	120	182
Puola	531	156	139	324	293	432
Yhteensä	2 224	557	505	1 090	713	1 427

Taulukko 5 – Tarkastusten yleinen kehityssuunta ja tarkastuslajien muutos Pariisin pöytäkirjan alueella



Taulukko 6 – Satamavaltiotarkastajien lukumäärä kussakin valtiossa

	Satamavaltiotarkastajien lukumäärä
Belgia	9
Bulgaria	14
Kypros	11
Tanska	27
Viro	9
Suomi	23
Ranska	84
Saksa	40
Kreikka	51
Islanti	2
Irlanti	22
Italia	111
Latvia	9
Liettua	12
Malta	3
Alankomaat	29
Norja	79
Puola	16
Portugali	11
Romania	13
Slovenia	4
Espanja	96
Ruotsi	44
Yhdistynyt kuningaskunta	113
Yhteensä	832

Taulukko 7 – Käynnit ja tarkastukset ankkuripaikoissa

	Käynnit yhteensä	Käynnit ankkuri-paikoissa	Tarkastukset ankkuri-paikoissa	I-kiireellisyys-luokan käynnit ankkuripaikoissa	I-kiireellisyys-luokan tarkastukset ankkuripaikoissa	I-kiireellisyysluokan pysäytykset ankkuripaikoissa
Belgia	18 649	-		-	-	-
Bulgaria	2 633	283	62	18	13	-
Kypros	2 304	147	3	25	-	
Tanska	8 920	1	1	1	1	-
Viro	3 754	-		-	-	-
Suomi	18 229	17	1	1	-	-
Ranska	29 204	148	10	14	-	-
Saksa	23 330	-		-	-	-
Kreikka	18 080	2 446	210	294	47	-
Islanti	1 567	3		-	-	-
Irlanti	7 450	5		-	-	-
Italia	73 290	15 541	421	5 682	53	-
Latvia	5 318	-		-	-	-
Liettua	3 439	22		-	-	-
Malta	2 942	-		-	-	-
Alankomaat	47 686	382	17	26	2	-
Norja	14 201	130	82	12	11	-
Puola	8 570	294	23	3	1	-
Portugali	3 189	7	4	3	1	-
Romania	3 886	829	113	15	4	-
Slovenia	1 248	22	11	-	-	-
Espanja	38 490	1 916	113	363	29	1
Ruotsi	30 168	2		-	-	-
Yhdistynyt kuningaskunta	3 851	245	36	182	13	-