



**EUROPOS SĄJUNGOS
TARYBA**

**Briuselis, 2012 m. lapkričio 22 d. (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2012 m. lapkričio 20 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Uwe CORSEPIUS
Komisijos dok. Nr.:	COM(2012) 660 final
Dalykas:	KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI Pagal Direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės taikomų priemonių įgyvendinimo ir poveikio vertinimo ataskaita

Delegacijoms pridedamas Komisijos dokumentas COM(2012) 660 final.

Pridedama: COM(2012) 660 final

Briuselis, 2012 11 16
COM(2012) 660 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**Pagal Direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės taikomų priemonių
įgyvendinimo ir poveikio vertinimo ataskaita**

(Tekstas svarbus EEE)

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Pagal Direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės taikomų priemonių įgyvendinimo ir poveikio vertinimo ataskaita

(Tekstas svarbus EEE)

1. ĮŽANGA

Vienas iš svarbiausių jūrų saugumo aspektų yra uosto valstybės kontrolė, kuri gali būti apibrėžta kaip užsienio laivų inspektavimas kituose nacionaliniuose uostuose, siekiant patikrinti, ar laivo kapitono ir pareigūnų kompetencija, laivo būklė ir jo įranga atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus ir ar laivas valdomas ir eksploatuojamas laikantis galiojančių tarptautinių teisės aktų.

ES uosto valstybės kontrolės režimas grindžiamas Direktyva 2009/16/EB¹, kurioje nauja redakcija išdėstyti ir sugriežtinti 1995 m. priimti ankstesni šios srities teisės aktai. ES režimas grindžiamas Paryžiaus susitarimo memorandumu dėl uosto valstybės kontrolės (toliau – memorandumas) jau nustatyta struktūra. Visos ES pakrantės valstybės narės, taip pat Kanada, Rusija, Kroatija, Islandija ir Norvegija yra prisijungusios prie memorandumo. Komisija ir Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) glaudžiai bendradarbiauja su memorandumo valstybėmis.

Direktyvoje 2009/16/EB nustatytas naujas inspektavimo režimas, uosto valstybės kontrolės srityje taikomas nuo 2011 m. sausio 1 d. Direktyva buvo įgyvendinama ne tik valstybėse narėse, bet ir ES lygmeniu: sukurta uosto valstybės kontrolės inspektavimo rezultatų perdavimo sistema (THETIS duomenų bazė). THETIS sistemą sukūrė Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su EMSA. EMSA administruoja THETIS sistemą Komisijos vardu.

Direktyvoje 2009/16/EB nustatyti keli nauji uosto valstybės kontrolės srities reikalavimai bei bendri kriterijai ir suderintos laivų kontrolės procedūros. Šia direktyva siekiama atlikti visų laivų inspektavimus, kurie grindžiami tų laivų rizikos lygiu (didesnės rizikos laivai inspektuojami dažniau).

35 straipsnyje nustatyta, kad ne vėliau kaip 2012 m. birželio 30 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai praneša apie tai, kaip direktyva įgyvendinama, ir visų pirma nurodo, kaip Bendrija laikosi bendro įsipareigojimo vykdyti inspektavimus ir kaip tokio įsipareigojimo laikosi kiekviena valstybė narė (5, 6, 7 ir 8 straipsniai). Pagal 35 straipsnį taip pat reikalaujama, kad Komisija praneštų uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičių kiekvienoje valstybėje narėje, atliktų inspektavimų skaičių ir tai, ar, jos manymu, reikia teikti pasiūlymą keisti direktyvą ar kitus šios srities teisės aktus.

¹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (nauja redakcija) (OL L 136, 2009 5 28, p. 57).

2. VERTINIMO METODAS

Direktyvos įgyvendinimas valstybėse narėse susijęs su teisiniais, praktiniais ir techniniais aspektais:

- teisinis įgyvendinimas – direktyva oficialiai perkeliama į nacionalinę teisę ir užtikrinamas pagal direktyvą parengtų nacionalinės teisės aktų vykdymas;
- praktinis įgyvendinimas – užtikrinama, kad visi į Sąjungos teritorijoje esančius uostus ir inkaravimo vietas įplaukiantys laivai būtų reguliariai inspektuojami, taip pat laikomasi direktyvoje nustatytų procedūrų ir reikalavimų;
- techninis įgyvendinimas – sukuriamą ir naudojama THETIS duomenų bazė ir būtina kompiuterinė infrastruktūra laivų įplaukimo informacijai registruoti², kaip reikalaujama direktyvos 24 straipsnyje.

Kad parengtų šią ataskaitą, Komisija paprašė valstybių narių pateikti informaciją apie direktyvos perkėlimą ir įgyvendinimą. Be to, Komisija pavedė EMSA atlikti patikrinimus valstybėse narėse, kad padėtų jai įvertinti direktyvos įgyvendinimą.

3. DIREKTYVA 2009/16/EB NUSTATYTI PAKEITIMAI

Direktyva 2009/16/EB nustatyti toliau nurodyti pagrindiniai ES uosto valstybės kontrolės režimo pakeitimai.

3.1. Visiška inspektavimų aprėptis

Direktyvoje 2009/16/EB nustatyta, kad inspektuojami visi į ES uostus įplaukiantys laivai, kuriems taikomas uosto valstybės kontrolės režimas. Šis reikalavimas skiriasi nuo ankstesnio (pagal iš dalies pakeistą Direktyvą 95/21/EB), pagal kurį už uosto valstybės kontrolę atsakingos nacionalinės institucijos turėjo inspektuoti 25 % į tos valstybės uostus įplaukusių laivų. Pagal naująjį inspektavimo režimą tikrintini laivai atrenkami pagal nuodugniai parengtą laivų rizikos lygių sistemą. Kiekvienas laivas priskiriamas „didelės rizikos“, „mažos rizikos“ arba „standartinės rizikos“ grupėms.

Inspektavimo dažnumas priklauso nuo laivo rizikos lygio:

- didelės rizikos laivai periodiškai tikrinami kas 5–6 mėnesius,
- standartinės rizikos laivai – kas 10–12 mėnesių, o
- mažos rizikos laivai – kas 24–36 mėnesius.

Kai tam tikras laivas atitinka inspektavimo pirmiau nurodytu dažnumu kriterijus (pavyzdžiui, jei tai standartinės rizikos laivas – jis inspektuojamas praėjus 10 mėnesių po paskutinio inspektavimo), laivui priskiriamas II pirmenybės statusas ir jis gali būti inspektuojamas. Kai

² Direktyvos 2009/16/EB 24 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad valstybės narės užtikrina, kad įplaukimo į uostą informacija būtų per pagrįstą laiką perduota į THETIS duomenų bazę per Bendrijos keitimosi jūros informacija sistemą *SafeSeaNet*, nurodyta Direktyvos 2002/59/EB 3 straipsnio s punkte, tam, kad uosto valstybės kontrolės institucija atrinktų tikrintinus laivus.

laivo rizikos lygiu grindžiamas laikotarpis baigiasi (jei tai standartinės rizikos laivas – 12 mėnesių po paskutinio inspektavimo), jis tampa I pirmenybės laivu ir turi būti inspektuojamas.

Laivo rizikos lygis nustatomas atsižvelgiant į 7 kriterijus: i) laivo tipą, ii) laivo amžių, iii) vėliavą (juodasis, pilkasis arba baltasis sąrašas, kaip apibrėžta memorandume), iv) pripažintąsias organizacijas, v) kompanijos veiklos rezultatus, vi) per kiekvieną laivo inspektavimą per paskutinius 36 mėnesius užregistruotų trūkumų skaičių ir vii) sulaikymų per paskutinius 36 mėnesius skaičių.

Galima atlikti trijų rūšių inspektavimą: pirminį, išsamų arba išplėstinį. Paprastai didelės rizikos laivuose atliekamas išplėstinis inspektavimas, o standartinės rizikos ir mažos rizikos laivuose – pirminis arba išsamus inspektavimas.

3.2. Vėliavos valstybės veikla

Vienas iš kriterijų, pagal kurį nustatomas laivo rizikos lygis, – vėliavos valstybės veikla. 2010 m. rugsėjo 13 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 801/2010³ įgyvendinamos Direktyvos 2009/16/EB 10 straipsnio 3 dalies nuostatos dėl vėliavos valstybės kriterijų. Pagal šią sistemą vėliavos valstybės įrašomos į juodąjį, pilkąjį ar baltąjį sąrašus, atsižvelgiant į bendrą laivų, plaukiojančių su jų vėliava memorandumo regione, inspektavimų ir sulaikymų per trejų metų laikotarpį skaičių. Klasifikacija kasmet atnaujinama.

3.3. Kompanijos veiklos rezultatai

Kompanijos veiklos rezultatų parametras (į jį nebuvo atsižvelgiama pagal ankstesnį inspektavimo režimą) pagrįstas laivų, kurie priklauso tai pačiai kompanijai (atsakingai už laivo tarptautinį saugos valdymą), inspektavimų, sulaikymų ir užregistruotų trūkumų skaičiumi. Kompanijos gali būti suskirstytos į turinčias aukštą, vidutinį, žemą arba labai žemą veiklos rodiklį. Siekiant nustatyti kompanijos veiklos vertinimo kriterijus, priimtas 2010 m. rugsėjo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 802/2010⁴. Šio reglamento veiksmingumas šiuo metu vertinamas.

3.4. Informacija apie realų laivų, įplaukiančių į uostus ir inkaravimo vietas, atvykimo ir išvykimo laiką

Direktyvoje numatyta, kad informacija apie įplaukiančius laivus iš *SafeSeaNet* sistemos siunčiama į THETIS duomenų bazę ir taip sudaromos sąlygos planuoti uosto valstybės kontrolės inspektavimus ir sudaryti jų programas. Ankstesnė inspektavimo duomenų bazė (SIRENAC) tokios funkcijos neturėjo. *SafeSeaNet* sistema sukurta⁵ kaip centralizuota Europos keitimosi jūrų duomenimis platforma; ji ES valstybėms narėms, Norvegijai ir Islandijai suteikia galimybę teikti ir gauti informaciją apie laivus, laivų judėjimą ir pavojingus krovinius.

Minėtos funkcijos svarba naujam uosto valstybės kontrolės režimui labai didelė, nes tam, kad valstybės narės galėtų planuoti inspektavimus ir laikytis su tais inspektavimais susijusių

³ OL L 241, 2010 9 14, p. 1.

⁴ OL L 241, 2010 9 14, p. 4.

⁵ Pagal 2002 m. birželio 27 d. Direktyvą 2002/59/EB su pakeitimais.

įsipareigojimų, jos turi turėti galimybę nedelsdamos gauti išsamią informaciją apie laivų įplaukiančių į jų uostus, rizikos lygį.

3.5. Inspektavimai inkaravimo vietose

Dar vienas naujas Direktyvoje 2009/16/EB numatytas aspektas – laivai gali būti inspektuojami inkaravimo vietoje, t. y. laivo ir uosto sąveikos vietoje. Tam reikia papildomų inspektavimo priemonių ir išteklių.

3.6. Atsisakymas leisti įplaukti

Pagal Direktyvą 2009/16/EB atsisakymo leisti įplaukti (draudimo) dėl pakartotinių sulaikymų taisyklė taikoma plačiau, t. y. į jos taikymo sritį dar įtrauktos į pilkąjį sąrašą įrašytos vėliavos valstybės ir visų tipų laivai. Jei su juodojo sąrašo valstybės vėliava plaukiojantis laivas sulaikomas daugiau kaip du kartus per paskutinius 36 mėnesius, pagal naująjį inspektavimo režimą jam taikomas draudimas įplaukti. Jei tai laivas, plaukiojantis su pilkojo sąrašo valstybės vėliava, tai draudimas įplaukti jam bus taikomas po daugiau nei dviejų sulaikymų per paskutinius 24 mėnesius. Pagal naująją uosto valstybės kontrolės tvarką nustatomi trumpiausi draudimo taikymo terminai: pirmajam draudimui – 3 mėnesiai, antrajam draudimui – 12 mėnesių, o trečiajam draudimui – 24 mėnesiai. Trečiasis draudimas gali būti panaikintas tik jei įvykdomos tam tikros sąlygos ir per 24 mėnesių trukmės draudimo laikotarpį atliekamas pakartotinis inspektavimas. Jeigu po trečiojo draudimo laivas vėl sulaikomas, jam visam laikui uždraudžiama įplaukti į ES uostus.

4. DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMAS

4.1. Teisinis įgyvendinimas – perkėlimas į nacionalinės teisės aktus

Direktyva 2009/16/EB įsigaliojo 2009 m. birželio 17 d. Valstybės narės direktyvą turėjo perkelti į savo nacionalinės teisės aktus ne vėliau kaip 2011 m. sausio 1 d.

Ne pakrantės valstybės narės direktyvą perkelti nebuvo įpareigos. Tik Slovakija įgyvendino direktyvą⁶, o keturios valstybės narės (Vengrija, Liuksemburgas, Austrija ir Čekija) oficialiai pareiškė, kad direktyvos neperkels.

Iš 23 valstybių narių tik apie pusė apie visas savo perkėlimo priemones pranešė laiku, t. y. per 3 mėnesius nuo perkėlimo į nacionalinės teisės aktus galutinio termino. Todėl visas naujojo inspektavimo režimo poveikis nuo 2011 m. sausio 1 d. dar negalėjo būti užtikrintas. Komisija pradėjo pažeidimų nagrinėjimo procedūras prieš visas valstybes nares, kurios nesilaikė perkėlimo į nacionalinę teisę termino, ir dabar beveik visa direktyva jau yra perkelta.

Komisijos tarnybos šiuo metu nagrinėja, ar priemonės, apie kurias pranešta, atitinka ES teisę. Be to, EMSA surengė papildomų vizitų valstybėse narėse, kad patikrintų, kaip įgyvendinama direktyva (maždaug po 5 vizitus per metus).

⁶ Slovakija perkėlė direktyvą, tačiau, kadangi ji neturi jūrų uostų, duomenų apie direktyvos įgyvendinimą neturima. Todėl šioje ataskaitoje kalbama apie tai, kaip direktyvą įgyvendino 22 pakrantės ES valstybės narės ir (arba) (kai tinkama) 27 memorandumo valstybės.

4.2. Perkėlimo priemonės, ES teisės aktai

Be Komisijos reglamentų⁷, susijusių su vėliavos valstybės veiklos ir kompanijos veiklos vertinimo kriterijais pagal laivo rizikos lygį, dar priimtas 2010 m. gegužės 20 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 428/2010⁸, kuriuo įgyvendinamos Direktyvos 2009/16/EB 14 straipsnio nuostatos dėl išplėstinio laivų inspektavimo metu tikrintinų dalykų.

4.3. Praktinis įgyvendinimas

Naujuoju inspektavimo režimu siekiama išspręsti standartų neatitinkančių laivų problemą, t. y. padidinti standartų neatitinkančių laivų ir sumažinti kokybės reikalavimus atitinkančių laivų inspektavimo dažnumą. Šiam tikslui reikalinga informacinio aprūpinimo sistema (THETIS), kurią naudojant galima ne tik surinkti ir išplatinti su uosto valstybės kontrole susijusius duomenis, bet ir galima pagal tokius duomenis apskaičiuoti rodiklius, kuriais būtų grindžiama valstybėse narėse vykdoma uosto valstybės kontrolė. Iš *SafeSeaNet* sistemos THETIS sistemai perduodama visa informacija apie laivų atvykimą ir išvykimą visuose ES uostuose ir inkaravimo vietose.

4.4. Techninis įgyvendinimas

Iki 2011 m. sausio 1 d. EMSA organizavo informavimo kampaniją, kuria buvo siekiama geriau informuoti valstybės nares ir sektoriaus įmones apie naujus ataskaitų teikimo įpareigojimus.

Techninė dviejų sistemų (THETIS ir *SafeSeaNet*) sąsaja, leidžianti į THETIS duomenų bazę įrašyti informaciją apie įplaukiančius laivus, įdiegta iki 2010 m. lapkričio mėn. THETIS sistema buvo visiškai parengta veikti 2010 m. gruodžio 15 d. Iki tos datos EMSA surengė mokymą THETIS naudotojams.

Po to, kai pradėjo veikti THETIS sistema (2011 m. sausio 1 d.), įkurta tarnyba, teikianti paramą ir techninę pagalbą THETIS naudotojams. 2011 m. iš viso gauta 2331 užklausa, o vidutinis užklauskos patenkinimo laikas buvo 1,3 valandos.

Per pirmąjį 2011 metų ketvirtį dauguma valstybių narių baigė diegti savo nacionalines įplaukimo į uostą sistemas. Siekdama įvertinti į THETIS duomenų bazę 2011 m. įrašytos informacijos apie laivo įplaukimo į uostą išsamumą, EMSA palygino, kiek įplaukimo į uostą atvejų užregistruota THETIS duomenų bazėje, *SafeSeaNet* sistemoje ir „Lloyd’s List Intelligence“ (komercinių paslaugų teikėjo) duomenų bazėje. Konstatuoti tokie faktai:

- dauguma valstybių narių THETIS–*SafeSeaNet* sąsają diegti nacionaliniu lygmeniu baigė per pirmąjį 2011 m. ketvirtį. Todėl nuo 2011 m. balandžio mėn. daugumoje valstybių narių konstatuotas nuoseklesnis *SafeSeaNet* sistemoje saugomos informacijos perdavimas THETIS duomenų basei;
- Suomija THETIS–*SafeSeaNet* sąsają diegti nacionaliniu lygmeniu baigė 2011 m. birželio mėn. viduryje;

⁷ Reglamentai (ES) Nr. 801/2010 ir 802/2010.

⁸ OL L 125, 2010 5 21, p. 2.

- iki 2011 m. pabaigos Jungtinė Karalystė THETIS–*SafeSeaNet* sąsajos diegti nacionaliniu lygmeniu dar nebuvo baigusi. Todėl į THETIS sistemą 2011 m. įrašyta Jungtinės Karalystės informacija apie įplaukiančius laivus – tai tik ranka įrašyti įrašai, todėl tikroji padėtis neatsispindi.

5. PAGRINDINIAI DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMO KLAUSIMAI

Šioje ataskaitoje išsamiau analizuojami ir vertinami toliau nurodyti klausimai.

5.1. Bendras ES įsipareigojimas atlikti inspektavimus

Direktyvos 2009/16/EB 5 straipsnyje nustatyta, kad kiekviena valstybė narė turi įvykdyti savo metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus, t. y.:

- inspektuoti visus į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančius I pirmenybės laivus; taip pat
- kasmet atlikti tam tikrą skaičių inspektavimų (I ir II pirmenybės laivuose), o tas skaičius turi atitikti bent jai tenkančią bendro inspektavimų, kurie kasmet turi būti atlikti ES ir memorandumo regione, skaičiaus dalį

Inspektavimų, kuriuos turi atlikti nacionalinės valdžios institucijos, skaičius (tinkama dalis) apskaičiuojamas pagal laikinąjį memorandumė nustatytą mechanizmą. Nuo 2014 m. sausio 1 d. ši informacija bus grindžiama vien THETIS duomenų bazėje pateikta informacija. Priedo 1 lentelėje nurodyta kiekvienai memorandumo valstybei 2011 m. tenkanti inspektavimų dalis.

Remdamasi THETIS duomenų bazėje pateikta informacija Komisija gali daryti išvadą, kad apskritai įsipareigojimo atlikti inspektavimus buvo laikomasi.

5.2. Metinio įsipareigojimo atlikti inspektavimus laikymasis valstybėse narėse ir Direktyvos 2009/16/EB 6, 7 ir 8 straipsnių įgyvendinimo analizė

Direktyvos 2009/16/EB 5 straipsnyje nustatytas įsipareigojimas atlikti inspektavimus, o 6, 7 ir 8 straipsniuose valstybėms narėms nustatyta to įsipareigojimo vykdymo tvarka.

5.2.1 Įsipareigojimas atlikti inspektavimus ir neatlikti I pirmenybės laivų inspektavimai (6 straipsnis)

Direktyvos 6 straipsnyje įtvirtintos nuostatos, taikomos valstybėms narėms, kurios neatlieka pagal 5 straipsnio 2 dalies a punktą vykdytinų inspektavimų (visų I pirmenybės laivų, įplaukiančių į jų uostus ir inkaravimo vietas, inspektavimo). Bus laikoma, kad tokia valstybė narė savo įsipareigojimą vykdo, jei tokių neatliktų inspektavimų skaičius neviršija:

- 5 % bendro I pirmenybės laivų, kurių rizikos lygis yra aukštas, inspektavimų skaičiaus; ir
- 10 % kitų į valstybės narės uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų inspektavimų skaičiaus.

2011 m. tokia padėtis buvo 12-oje⁹ ES valstybių narių¹⁰ (iš 22). 2 lentelėje pateikti duomenys apie valstybių narių, kurioms taikomas 6 straipsnis, įsipareigojimą atlikti inspektavimus ir atliktų inspektavimų skaičius.

Preliminariai Komisija pažymi, kad, nors bendras įsipareigojimas atlikti inspektavimus įvykdytas, panašu, kad kai kuriose valstybėse narėse esama tam tikrų įgyvendinimo problemų, kurias būtina išspręsti. Ypač susirūpinimą kelia kai kuriose valstybėse narėse neatliktų I pirmenybės laivų inspektavimų skaičius.

5.2.2 *Bendras įplaukiančių I pirmenybės laivų skaičius viršija valstybės narės inspektavimų dalį (7 straipsnio 1 dalis)*

Direktivos 7 straipsnio 1 dalis susijusi su vadinamosiomis pernelyg didelę naštą patiriančiomis valstybėmis narėmis, į kurias įplaukiančių I pirmenybės laivų skaičius viršija inspektavimų dalį. 2011 m. tokia padėtis buvo 5-iose¹¹ ES valstybėse narėse. Šiuo atveju pagal minėtą straipsnį laikoma, kad valstybė narė vykdo savo įsipareigojimą, jeigu:

- (a) tos valstybės narės atliktų I pirmenybės laivų inspektavimų skaičius atitinka bent jos inspektavimų dalį, ir
- (b) tos valstybės narės neinspektuotų I pirmenybės laivų skaičius neviršija 30 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų.

3 lentelėje pateikiami duomenys apie šių valstybių narių, kurioms tenka pernelyg didelę naštą, įsipareigojimą atlikti inspektavimus ir atliktų inspektavimų skaičių. Šiuo atžvilgiu Komisija dar kartą atkreipia dėmesį į neatliktų I pirmenybės laivų inspektavimų skaičių.

5.2.3 *Bendras I ir II pirmenybės laivų įplaukimų skaičius yra mažesnis nei valstybės narės inspektavimų dalis (7 straipsnio 2 dalis)*

7 straipsnio 2 dalis yra susijusi su vadinamosiomis pernelyg didelės naštos nepatiriančiomis valstybėmis narėmis, kuriose bendras I ir II pirmenybės laivų įplaukimų skaičius yra mažesnis už inspektavimų dalį. 2011 m. tokia padėtis buvo 5-iose¹² ES valstybėse narėse. Šiuo atveju laikoma, kad valstybė narė vykdo savo įsipareigojimą, jei:

- (a) ji tikrina visus I pirmenybės laivus ir
- (b) ji tikrina bent 85 % II pirmenybės laivų.

4 lentelėje pateikiami duomenys apie šių valstybių narių, kurios nepatiria pernelyg didelės naštos, įsipareigojimą atlikti inspektavimus ir atliktų inspektavimų skaičių. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad šios valstybės narės įvykdė nustatytą

⁹ Belgija, Bulgarija, Jungtinė Karalystė, Kipras, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Rumunija, Slovėnija, Suomija, Švedija ir Vokietija.

¹⁰ Tai taip pat taikoma Kroatijai, Islandijai, Norvegijai ir Rusijos Federacijai.

¹¹ Airija, Graikija, Ispanija, Italija ir Prancūzija.

¹² Danija, Estija, Latvija, Lenkija ir Lietuva.

įsipareigojimą atlikti I pirmenybės laivų inspektavimus ir kad beveik visos atliko tiek II pirmenybės laivų inspektavimų, kiek reikalaujama.

Komisija ir EMSA, atsižvelgdamos į būtinybę prisitaikyti prie naujojo inspektavimų režimo, kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis nagrinės, kodėl neatlikti minėti I pirmenybės laivų inspektavimai. Kiekviena valstybė narė privalo atlikti jai nustatytą inspektavimų skaičių, nes kitaip kyla grėsmė, kad tinkamos dalies principo nebus laikomasi.

5.2.4 *Inspektavimų atidėjimas ir išskirtinės aplinkybės (8 straipsnis)*

8 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valstybės narės gali atidėti I pirmenybės laivo inspektavimą iki laivo kito atvykimo į tą pačią valstybę narę (jeigu laivas turi atvykti per 15 dienų ir jei laivas neįplaukia į joki kitą ES uostą) arba į kitą ES uostą (jeigu laivas turi atvykti per 15 dienų ir jeigu valstybė, kurioje yra kitas uostas, sutiko atlikti inspektavimą).

2011 m. THETIS duomenų bazėje užregistruota 190 tokių prašymų, o juos pateikė 18 valstybių narių. 153 (80,5 %) tokius prašymus priimančiosios valstybės narės sutiko patenkinti ir inspektavimas baigtas.

Be to, 8 straipsnio 2 dalyje numatytos išskirtinės aplinkybės, kai neatliktas I pirmenybės laivo inspektavimas gali būti pateisinamas. Šios aplinkybės susidaro tada, kai, kompetentingos institucijos nuomone, inspektavimo vykdymas keltų pavojų inspektorių, laivo, įgulos, uosto ir jūros aplinkos saugai, ir kai laivas į uostą įplaukia tik nakties metu.

Iš 1614 pateisinamų neatliktų I pirmenybės laivų inspektavimų, kuriuos 2011 m. THETIS duomenų bazėje užregistravo memorandumo valstybės, 121 (7,5 %) buvo susijęs su pavojumi, 582 (36 %) buvo susiję su laivo įplaukimu nakties metu, 799 (49,5 %) – su trumpu įplaukimu į inkaravimo vietas, o 112 (7,0 %) – su techniniais nesklandumais. Techninių nesklandumų priežastis pradėta taikyti pirminiame THETIS veiklos etape problemoms, susijusioms su sistemos laipsnišku įvedimu ir (arba) kitomis nenustatytomis priežastimis. Tokios galimybės jau nebėra.

5.3. Atliktų inspektavimų skaičius ir rūšis

5 lentelėje grafiškai pavaizduotos tendencijos, susijusios su įvairių rūšių inspektavimu (pradiniu, išsamiu, išplėstiniu) memorandumo regione 2009–2011 m. Didesnis išplėstinių inspektavimų skaičius rodo, kad pagal naująjį inspektavimų režimą atliekama nuodugnesnė kontrolė.

5.4. Uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičius kiekvienoje valstybėje narėje

Direktyvos 4 straipsnyje nustatyta, kad valstybės narės atitinkamoms kompetentingoms institucijoms turi skirti pakankamai kvalifikuotų inspektorių laivams inspektuoti. 6 lentelėje nurodytas uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičius kiekvienoje valstybėje narėje. Skaičiai valstybėse narėse skiriasi, nes ne visos darbo vietos atitinka visos darbo dienos ekvivalentą. Komisija konstatuoja, kad apskritai valstybės narės turi pakankamai inspektorių reikalaujamiems inspektavimams atlikti.

5.5. Atsisakymas leisti įplaukti

2011 m. ES valstybės narės 18 kartų atsisakė leisti įplaukti laivams. Iš 18 atvejų 16 draudimų susiję su pakartotiniais sulaikymais, vienas draudimas taikytas dėl to, kad laivas neįplaukė į nurodytą remonto įmonę, o dar vienas susijęs su atsisakymu vykdyti sulaikymo nurodymą¹³.

5.6. Inspektavimai inkaravimo vietose

Direktyvoje 2009/16/EB nustatyta, kad laivas gali būti inspektuojamas inkaravimo vietoje, kuri priklauso uosto jurisdikcijai. Priedo 7 lentelėje pateikiama informacija apie šio reikalavimo įgyvendinimą 2011 m. Ypač didelį susirūpinimą kelia tai, kad kai kuriose valstybėse inkaravimo vietose I pirmenybės laivų inspektavimas neatliekamas dažnai. Šį klausimą reikės išsamiau aptarti su valstybėmis narėmis.

5.7. Valstybių narių iškeltos problemos ir klausimai

Atlikdama vertinimą Komisija valstybėms narėms išsiuntė klausimyną, kuriame prašė nacionalinių valdžios institucijų nurodyti direktyvos trūkumus ar galimus patobulinimus. Kelios valstybės narės pasinaudojo šia galimybe.

Nurodyti tokie pagrindiniai dalykai:

- Direktyvoje leidžiama išskirtinėmis aplinkybėmis atidėti I pirmenybės laivų inspektavimus; tokia galimybė nenumatyta II pirmenybės laivų inspektavimams, kurie nėra privalomi. Tačiau jei valstybė narė nepatiria pernelyg didelės naštos, kaip apibrėžta direktyvos 7 straipsnio 2 dalyje, (iš tikrųjų) ji turi laikyti, kad II pirmenybės laivų inspektavimai yra privalomi. Kelios valstybės narės prašo, kad galimybė atidėti inspektavimus būtų numatyta ir „privalomiems“ II pirmenybės laivų inspektavimams.
- 8 straipsnio 3 dalies b punkte numatyta galimybė neatlikti inspektavimo inkaravimo vietoje, jeigu laivas būna uoste „per trumpai“. Valstybės narės paprašė, kad tokios galimybės taikymas būtų išplėstas įtraukiant ir uostus.
- Direktyvos 2002/59/EB 15 straipsnyje numatyta, kad valstybės narės reikalavimo pranešti apie laive esančius pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius išimties tvarka gali netaikyti laivams, teikiantiems reguliarias paslaugas tarp jų teritorijoje esančių uostų; valstybės narės pasiūlė, kad ši išimtis būti taikoma ir uosto valstybės kontrolei.
- Valstybės narės nurodė, kad direktyvose 2002/59/EB ir 2009/20/EB nustatyti reikalavimai dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo neįtraukti į THETIS duomenų bazę ir kad į tai turėtų būti atsižvelgta.
- Valstybės narės pasiūlė, kad tais atvejais, kai laivų pirmenybės statusas pasikeičia, kol jie yra uoste, per THETIS sistemą atitinkama valstybė būtų įspėta ir ta valstybė turėtų turėti papildomą laikotarpį, kad minėtasis neatliktas inspektavimas nebūtų įskaitytas.

¹³ Direktyvos 21 straipsnio 4 dalis.

- Direktyvos III priede pateikiama informacija, kuri turi būti pateikta pranešime apie laivo atvykimą. Valstybės narės pasiūlė, kad reikalavimas f) („vėliausio išplėstinio inspektavimo, atlikto Paryžiaus SM regione, data“) būtų ištrintas, nes ši informacija jau įtraukta į THETIS sistemą.

Šiuo metu Komisija nagrinėja įgyvendinimo metu nustatytas problemas, valstybių narių iškeltus klausimus ir svarsto, ar Direktyvą 2009/16/EB reikia iš dalies keisti. Visų pirma Komisija (kartu su EMSA) apsvartys, ar tai yra statistiniai nukrypimai, susiję su pirmaisiais įgyvendinimo metais, ar tai būdinga pačiai sistemai, taip pat ar tokie nukrypimai kasmet darys poveikį toms pačioms valstybėms narėms.

6. IŠVADOS

6.1. Įgyvendinimo priemonių rezultatai

Kad įgyvendintų direktyvą, valstybės narės ir ES daug dirbo ir skyrė įgyvendinimui daug lėšų. To darbo rezultatas – direktyva beveik įgyvendinta dar 2011 m. pradžioje. Bendras Komisijos išpūdis yra toks, kad didžioji dalis direktyvos nuostatų įgyvendinama. Visus teisinius, techninius ir praktinio įgyvendinimo trūkumus Komisija imsis šalinti reikiamu laiku.

6.2. Poveikis jūrų saugumui, jūrų transporto efektyvumui ir taršos prevencijai

Pagal naująją inspektavimų tvarką inspektuojami visi laivai, įplaukiantys į ES uostus ir inkaravimo vietas, taip pat nustatoma rizika pagrįsta sistema, pagal kurią atrenkami inspektuoti laivai, o turint tikruoju laiku gaunamos informacijos apie įplaukiančius laivus galima veiksmingiau priimti sprendimus dėl laivų, kurie turi būti inspektuojami.

Apskritai ES valstybių narių įsipareigojimai atlikti inspektavimus įvykdyti. 2011 m., palyginti su ankstesniais metais, bendras atliktinų inspektavimų skaičius sumažėjo. Taigi užtikrinta geresnė inspektavimo kokybė – dėmesys sutelktas į standartų neatitinkančius laivus. Tai reiškia, kad uosto valstybės kontrolės ištekliai orientuoti į kokybės reikalavimus labiau neatitinkančių laivų inspektavimus ir kad atlikti inspektavimai yra išsamesni.

6.3. Būsima raida

Kaip minėta pirmiau, Komisija, atsižvelgusi į problemas, kurias valstybės narės nustatė įgyvendindamos direktyvą ir apie kurias pranešė Komisijai, šiuo metu vertina, ar reikia atlikti direktyvos pakeitimus.

Artimiausiais metais ES uosto valstybės kontrolės režimas turėtų būti priderintas prie būsimų reikalavimų, kurių gali atsirasti, *inter alia*, dėl įsigaliojančių tarptautinių konvencijų, kurios padės įgyvendinti Direktyvą 2009/16/EB.

THETIS sistema turės būti naudojama kaip pagalbinė priemonė įsigaliosiančiai 2006 m. Konvencijai dėl darbo jūrų laivyboje ir susijusiai Direktyvai 2009/13/EB¹⁴ įgyvendinti. Komisijos pasiūlymas šiuo tikslu iš dalies pakeisti Direktyvą 2009/16/EB svarstomas Europos Parlamente ir Taryboje¹⁵.

¹⁴ OL L 124, 2009 5 20, p.30.

¹⁵ COM(2012) 129, 2012 3 23.

Be to, įsigaliojus Tarptautinės jūrų organizacijos 2004 m. balastinių vandenių tvarkymo konvencijai, jos įgyvendinimas turėtų būti užtikrinamas pagal Direktyvą 2009/16/EB ir naudojant THETIS sistemą.

Priedas

Ataskaitoje minimos lentelės*

Kadangi direktyvoje daroma nuoroda į memorandumo regioną, tais atvejais, kai tai būtina, į lenteles įtraukta informacija apie ES nepriklausančias valstybes.

1 lentelė. Memorandumo valstybių išipareigojimai atlikti inspektavimus

	THETIS sistemoje užregistruotas bendras įplaukimų skaičius (2011 m.)	THETIS sistemoje užregistruotų laivų skaičius (2011 m.)	Procentinis rodiklis (2011 m.)	Išipareigojimo vykdymas pagal 5 str. 2 dal. b pnkt. (2011 m.)
Belgija	23233	5255	6,30 %	1168
Bulgarija	2909	1277	1,69 %	313
Kanada	913	872	3,48 %	645
Kroatija	1927	624	1,10 %	203
Kipras	2410	800	1,20 %	223
Danija	8387	2053	3,18 %	588
Estija	5096	1507	1,77 %	328
Suomija	12727	1170	1,75 %	324
Prancūzija	27654	5447	7,04 %	1305
Vokietija	27503	4941	6,35 %	1177
Graikija	20314	3295	3,18 %	590
Islandija	1935	322	0,31 %	58
Airija	9528	1139	1,45 %	268
Italija	31810	5049	6,49 %	1203
Latvija	7149	1965	2,32 %	430
Lietuva	4080	1605	1,87 %	347
Malta	2607	819	1,80 %	333
Nyderlandai	42686	7235	8,24 %	1527
Norvegija	14391	1514	3,08 %	570
Lenkija	11034	2380	2,86 %	531
Portugalija	3683	1536	3,10 %	574
Rumunija	4087	1703	2,32 %	430
Rusijos Federacija	16728	3403	3,34 %	618
Slovėnija	1417	612	0,88 %	163
Ispanija	31865	6234	10,58 %	1960
Švedija	24680	2567	3,28 %	608
Jungtinė Karalystė	4266	2231	11,04 %	2046
Iš viso	345019	67555	100 %	18530

*(Visų lentelių šaltinis – EMSA)

2 lentelė. Įsipareigojimai ir inspektavimai pagal Direktyvos 2009/16/EB 6 straipsnį

	2011 m. įsipareigojim ai	I pirmenybė s laivų įplaukimai	Inspektuot i I pirmenybė s laivai	II pirmenybės laivų įplaukimai	Inspektuot i II pirmenybė s laivai	Inspektuoti I ir II pirmenybės laivai
Belgija	1168	521	475	1082	496	971
Bulgarija	313	290	273	310	255	528
Kipras	223	207	52	232	73	125
Suomija	324	94	78	527	238	316
Vokietija	1177	559	517	964	887	1404
Islandija	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Nyderlandai	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norvegija	570	374	234	811	360	594
Portugalija	574	263	239	397	206	445
Rumunija	430	374	339	467	437	776
Slovėnija	163	98	97	149	143	240
Švedija	608	166	130	650	226	356
Jungtinė Karalystė	2046	1634	765	1773	776	1541
Iš viso	9514	6252	4429	9684	4742	9171

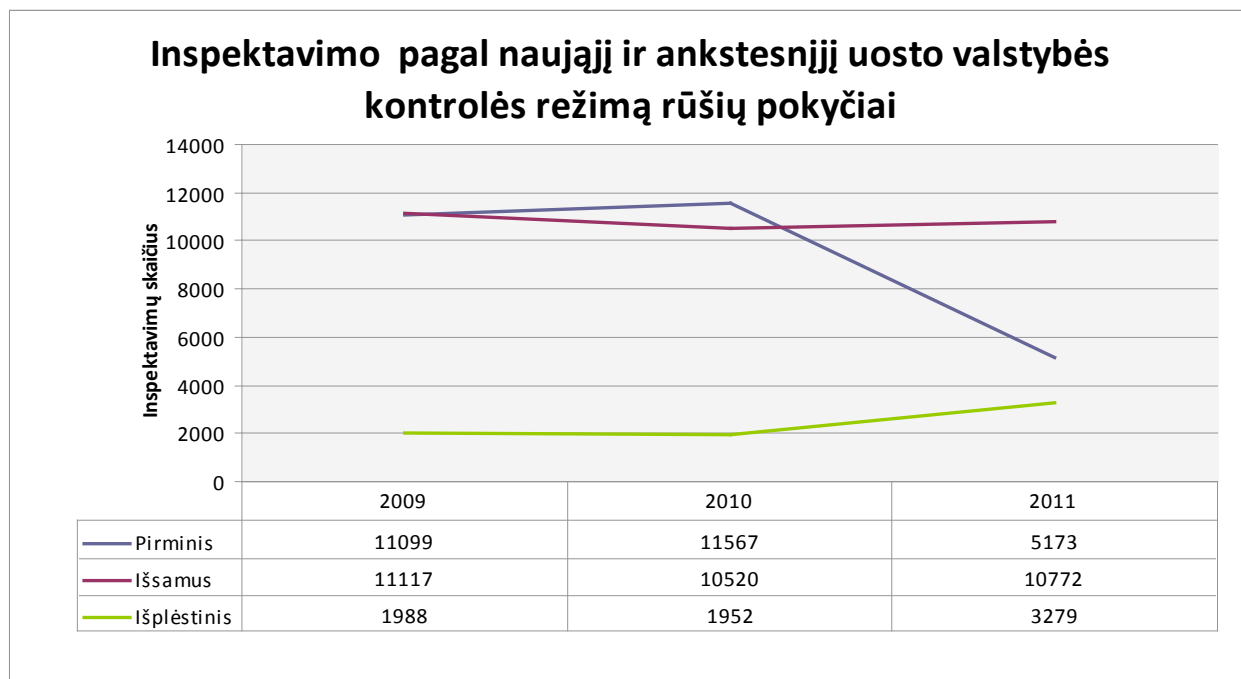
3 lentelė. Įsipareigojimai ir inspektavimai pagal Direktyvos 2009/16/EB 7 straipsnio 1 dalį

	2011 m. įsipareigojimai	I pirmenybės laivų įplaukimai	Inspektuoti I pirmenybės laivai	II pirmenybės laivų įplaukimai	Inspektuoti II pirmenybės laivai	Inspektuoti I ir II pirmenybės laivai
Prancūzija	1305	1314	492	2300	733	1225
Graikija	590	1469	656	2836	334	990
Airija	268	562	81	475	153	234
Italija	1203	1464	1084	3440	622	1706
Ispanija	1960	2513	1216	3537	511	1727
Iš viso	5326	7322	3529	12588	2353	5882

4 lentelė. Įsipareigojimai ir inspektavimai pagal Direktyvos 2009/16/EB 7 straipsnio 2 dalį

	2011 m. įsipareigojimai	I pirmenybės s laivų įplaukimai	Inspektuoti I pirmenybės laivai	II pirmenybės s laivų įplaukimai	Inspektuoti II pirmenybės laivai	Inspektuoti I ir II pirmenybės laivai
Danija	588	196	173	320	209	382
Estija	328	68	65	134	120	185
Latvija	430	71	66	187	180	246
Lietuva	347	66	62	125	120	182
Lenkija	531	156	139	324	293	432
Iš viso	2224	557	505	1090	713	1427

5 lentelė. Bendrosios inspektavimo tendencijos ir inspektavimo rūšių pokyčiai memorandumo regione



6 lentelė. Uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičius kiekvienoje valstybėje

	Uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičius
Belgija	9
Bulgarija	14
Kipras	11
Danija	27
Estija	9
Suomija	23
Prancūzija	84
Vokietija	40
Graikija	51
Islandija	2
Airija	22
Italija	111
Latvija	9
Lietuva	12
Malta	3
Nyderlandai	29
Norvegija	79
Lenkija	16
Portugalija	11
Rumunija	13
Slovėnija	4
Ispanija	96
Švedija	44
Jungtinė Karalystė	113
Iš viso	832

7 lentelė. Įplaukimai į inkaravimo vietas ir jose atliekami inspektavimai

	Bendras įplaukimų skaičius	Įplaukimai į inkaravimo vietas	Inspektavimai inkaravimo vietose	Į pirmenybės laivų įplaukimai į inkaravimo vietas	Į pirmenybės laivų inspektavimai inkaravimo vietose	Į pirmenybės laivų sulaikymai inkaravimo vietose
Belgija	18649	-		-	-	-
Bulgarija	2633	283	62	18	13	-
Kipras	2304	147	3	25	-	
Danija	8920	1	1	1	1	-
Estija	3754	-		-	-	-
Suomija	18229	17	1	1	-	-
Prancūzija	29204	148	10	14	-	-
Vokietija	23330	-		-	-	-
Graikija	18080	2446	210	294	47	-
Islandija	1567	3		-	-	-
Airija	7450	5		-	-	-
Italija	73290	15541	421	5682	53	-
Latvija	5318	-		-	-	-
Lietuva	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Nyderlandai	47686	382	17	26	2	-
Norvegija	14201	130	82	12	11	-
Lenkija	8570	294	23	3	1	-
Portugalija	3189	7	4	3	1	-
Rumunija	3886	829	113	15	4	-
Slovėnija	1248	22	11	-	-	-
Ispanija	38490	1916	113	363	29	1
Švedija	30168	2		-	-	-
Jungtinė Karalystė	3851	245	36	182	13	-