



**EIROPAS SAVIENĪBAS
PADOME**

**Briselē, 2012. gada 22. novembrī (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2012. gada 20. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Uwe CORSEPIUS</i> kungs
K-jas. dok. Nr.	COM(2012) 660 final
Temats:	KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI Ziņojums, kurā novērtēta to pasākumu īstenošana un ietekme, kuri veikti saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

Pielikumā ir pievienots Komisijas dokuments COM(2012) 660 final.

Pielikumā: COM(2012) 660 final

Briselē, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**Ziņojums, kurā novērtēta to pasākumu īstenošana un ietekme, kuri veikti saskaņā ar
Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Ziņojums, kurā novērtēta to pasākumu īstenošana un ietekme, kuri veikti saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. IEVADS

Viens no vissvarīgākajiem elementiem jūras transporta drošības jomā ir ostas valsts kontrole (OVK), ko var definēt kā ārvalstu kuģu inspekcijas citas valsts ostās, lai pārliecinātos par kuģa kapteiņa un virsnieku kompetenci, vai kuģa un tā aprīkojuma stāvoklis atbilst starptautisko konvenciju prasībām un vai kuģis tiek vadīts un ekspluatēts saskaņā ar piemērojamajiem starptautiskajiem tiesību aktiem.

ES OVK režīma pamatā ir Direktīva 2009/16/EK¹, ar ko pastiprināja un pārstrādāja iepriekšējos tiesību aktus, ko šajā jomā ieviesa 1995. gadā. ES režīma pamatā ir jau esošās struktūras, kas izveidotas saskaņā ar Parīzes Saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli (*PMoU*). Visas ES piekrastes dalībvalstis, kā arī Kanāda, Krievija, Horvātija, Islande un Norvēģija ir *PMoU* dalībnieces. Komisija un Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) cieši sadarbojas ar *PMoU*.

Ar Direktīvu 2009/16/EK tika ieviests OVK jauns pārbaudes režīms (*new inspection regime — NIR*) no 2011. gada 1. janvāra. Papildus pasākumiem, ko veikušas dalībvalstis, direktīva ir ieviesta ES līmenī, izveidojot OVK inspekciju rezultātu paziņošanas sistēmu (*THETIS* datubāzi). *THETIS* sistēmu Komisija ir izstrādājusi ciešā sadarbībā ar *EMSA*, un *EMSA* ekspluatē *THETIS* sistēmu Komisijas vārdā.

Direktīva 2009/16/EK paredz vairākas jaunas prasības OVK jomā, kā arī kopējos kritērijus un saskaņotas kuģu kontroles procedūras, un tās mērķis ir inspicēt visus kuģus atkarībā no to riska profila, inspicējot biežāk tos kuģus, kuri rada augstāku risku.

Direktīvas 35. pantā noteikts, ka Komisija līdz 2012. gada 30. jūnijam iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par direktīvas īstenošanu un jo īpaši Kopienas vispārējām saistībām veikt inspekcijas un katras dalībvalsts saistību izpildi (5., 6., 7. un 8. pants). Direktīvas 35. pantā arī noteikts, ka Komisijai jāiesniedz ziņojums par OVK inspektoru skaitu katrā dalībvalstī un veikto inspekciju skaitu, un vai Komisija uzskata par vajadzīgu ierosināt grozīt direktīvu vai turpmākus tiesību aktus šajā jomā.

2. NOVĒRTĒŠANAS METODE

Šīs direktīvas īstenošana dalībvalstīs ietver juridiskus, operatīvus un tehniskus elementus.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (pārstrādāta versija) (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

- Juridiskā īstenošana notiek, direktīvu oficiāli transponējot un īstenojot attiecīgās valsts tiesību aktos.
- Praktiskā īstenošana tiek panākta, nodrošinot, ka visi kuģi, kas piestāj ES ostās un enkurvietās, tiek regulāri inspicēti, un ievērojot šīs direktīvas procedūras un prasības.
- Tehniskā īstenošana ir saistīta ar *THETIS* datubāzes izveidošanu un ekspluatāciju un nepieciešamo datoru infrastruktūru, lai reģistrētu kuģa informāciju par ienākšanu ostā², kas ir prasīta direktīvas 24. pantā.

Lai sagatavotu šo ziņojumu, Komisija lūdza dalībvalstis sniegt informāciju par direktīvas transponēšanu un īstenošanu. Turklāt Komisija uzdeva *EMSA* veikt virkni inspekciju dalībvalstīs, lai palīdzētu izvērtēt direktīvas īstenošanu.

3. IZMAIŅAS, KAS IEVIESTAS AR DIREKTĪVU 2009/16/EK

Ar Direktīvu 2009/16/EK OVK režīmā ES tika ieviestas šādas galvenās izmaiņas:

3.1. Pilnīga inspekcija

Direktīvā 2009/16/EK noteikts, ka tiek inspicēti visi atbilstīgie kuģi, kas ienāk ES ostās, tas atšķiras no iepriekšējās prasības (saskaņā ar Direktīvu 95/21/EK ar grozījumiem), kurā paredzēts, ka OVK iestādes inspicē 25 % atsevišķu kuģu, kas apmeklē to ostas. Saskaņā ar *NIR* pasākumu orientēšana tiek veikta, izmantojot sīki izstrādātu atsevišķu kuģu riska profilu (*SRP*) shēmu. Katrs kuģis tiek apzīmēts kā "augsta riska", "zema riska" vai "standarta riska".

Inspekciju biežums ir atkarīgs no *SRP*:

- "augsta riska" kuģiem periodiskās inspekcijas jāveic reizi 5 – 6 mēnešos,
- "standarta riska" kuģiem reizi 10 – 12 mēnešos un
- "zema riska" kuģiem reizi 24 – 36 mēnešos.

Ja kāds konkrēts kuģis kļūst atbilstīgs inspekciju veikšanai (piemēram, standarta riska kuģis 10 mēnešus pēc pēdējās inspekcijas) saskaņā ar iepriekš norādīto biežumu, kuģim piešķir II prioritātes statusu un to var inspicēt. Ja uz *SRP* pamatotais termiņš beidzas (standarta riska kuģa gadījumā 12 mēnešus pēc pēdējās inspekcijas), tas kļūst par I prioritātes kuģi un ir jāveic inspekcija.

SRP nosaka, ņemot vērā 7 kritērijus, kuri ir i) kuģa tips, ii) kuģa vecums, iii) kuģa karogs (melnajā, pelēkajā vai baltajā sarakstā, kā noteikusi *PMoU*), iv) atzīta organizācija, v) sabiedrības darbības līmenis, vi) reģistrēto trūkumu skaits katrā kuģa inspekcijā iepriekšējo 36 mēnešu laikā un vii) aizturēšanas reižu skaits iepriekšējo 36 mēnešu laikā.

² Ar Direktīvas 2009/16/EK 24. panta 2. punktu noteikts, ka dalībvalstis nodrošina, ka informāciju par ienākšanu ostā saprātīgā termiņā pārsūta *THETIS* datubāzei, izmantojot Kopienas jūras datu apmaiņas sistēmu *SafeSeaNet*, kas minēta Direktīvas 2002/59/EK 3. panta s) punktā, lai ļautu OVK iestādei izvēlēties kuģus inspekcijas veikšanai.

Var veikt trīs veidu inspekcijas — "sākotnēju", "detalizētāku" vai "paplašinātu". Parasti augsta riska kuģiem veic paplašinātu inspekciju, bet standarta riska un zema riska kuģiem veic sākotnēju vai detalizētāku inspekciju.

3.2. Karoga valsts darbība

Viens no kritērijiem, lai noteiktu kuģa *SRP*, ir karoga valsts darbība. Ar Komisijas 2010. gada 13. septembra Regulu (ES) Nr. 801/2010³ īsteno Direktīvas 2009/16/EK 10. panta 3. punktu attiecībā uz karoga valsts kritērijiem. Saskaņā ar šo sistēmu karoga valstis klasificē melnajā, pelēkajā vai baltajā sarakstā, pamatojoties uz kuģu, kas peld ar to karogu, visām inspekcijām un aizturēšanām *PMoU* reģionā trīs gadu laikposmā. Klasifikāciju atjaunina katru gadu.

3.3. Sabiedrības darbības līmenis

Sabiedrības darbības parametrs (kas nebija ņemts vērā saskaņā ar iepriekšējo inspekciju režīmu) pamatojas uz veikto pārbaūžu skaitu, aizturēšanām un trūkumiem, ko reģistrē saistībā ar kuģiem, kas pieder tai pašai sabiedrībai (kas ir atbildīga par kuģa starptautisko drošības pārvaldību (*ISM*)). Sabiedrības var iedalīt: "augsta", "vidēja", "zema" vai "ļoti zema". Komisijas 2010. gada 13. septembra Regulu (ES) Nr. 802/2010⁴ pieņēma, lai izveidotu kritērijus, pēc kuriem nosaka sabiedrības darbību. Šīs regulas darbības efektivitāte pašreiz tiek novērtēta.

3.4. Informācija par kuģu faktiskajiem ienākšanas un atiešanas laikiem to ostās un enkurvietās

Direktīva paredz, ka *THETIS* datubāze saņem informāciju par kuģa ienākšanu ostā no *SafeSeaNet* sistēmas, kas ļauj plānot un izstrādāt OVK inspekciju programmu. Šādu iespēju nedeļa iepriekšējā inspekciju datubāze (*SIRENAC*). *SafeSeaNet* tika izveidota⁵ kā centralizēta Eiropas jūrniecības informācijas apmaiņas sistēma, kas ļauj ES dalībvalstīm, Norvēģijai un Islandei sniegt un saņemt informāciju par kuģiem, kuģu kustību un bīstamām kravām.

Šis ir jaunā OVK režīma svarīgs elements, jo dalībvalstu veikto inspekciju plānošana un inspekciju veikšanas saistību izpilde pamatojas uz tūlītējam un pilnīgām *SRP* informācijas zināšanām par tās ostās ienākošiem kuģiem.

3.5. Inspekcijas enkurvietās

Vēl viens jauninājums, kas ir ieviests ar Direktīvu 2009/16/EK, ir tas, ka kuģus var inspicēt enkurvietā, kurā notiek "kuģa/ostas saskarsme". Tas prasa papildu inspekcijas pasākumus un resursus.

3.6. Piekļuves atteikšana

Saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK piekļuves atteikuma (aizlieguma) noteikums par kuģa daudzkārtēju aizturēšanu tika paplašināts, iekļaujot pelēkā saraksta karoga valstis un visus kuģu tipus. *NIR* paredz, ka, ja kuģis ar "melnā saraksta" karogu iepriekšējos 36 mēnešos ir ticis aizturēts vairāk nekā divas reizes, tam noteiks aizliegumu. Attiecībā uz kuģi ar "pelēkā saraksta" karogu, kas iepriekšējos 24 mēnešos ir ticis aizturēts vairāk nekā divas reizes, tam

³ OV L 241, 14.9.2010., 1. lpp.

⁴ OV L 241, 14.9.2010., 4. lpp.

⁵ Ar Direktīvu 2002/59/EK, 27.6.2002., kurā izdarīti grozījumi.

arī noteiks aizliegumu. Saskaņā ar jaunajiem OVK pasākumiem ir precizēti minimālie aizlieguma termiņi: pirmais aizliegums — 3 mēneši, otrais aizliegums — 12 mēneši un trešais aizliegums — 24 mēneši. Trešo aizliegumu var atcelt tikai, ja tiek izpildīti konkrēti nosacījumi un aizlieguma 24 mēnešu periodā notiek atkārtota inspekcija. Kuģa jebkura aizturēšana pēc trešā aizlieguma noteikšanas rada pastāvīgu aizliegumu attiecībā uz visām ostām Eiropas Savienībā.

4. DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANA

4.1. Tiesiskā īstenošana — transponēšana valsts tiesību aktos

Direktīva 2009/16/EK stājās spēkā 2009. gada 17. jūnijā. Dalībvalstīm direktīva bija jātransponē savos tiesību aktos līdz 2011. gada 1. janvārim.

Dalībvalstīm, kas neatrodas piekrastē, nebija noteikts pienākums transponēt direktīvu. Vienīgi Slovākija ir īstenojusi direktīvu⁶, četras dalībvalstis (Ungārija, Luksemburga, Austrija un Čehija) oficiāli paziņoja, ka tās netransponēs šo direktīvu.

No 23 dalībvalstīm tikai puse ir vairāk vai mazāk laicīgi paziņojusi visus savus transponēšanas pasākumus — t. i., 3 mēnešu laikā pēc transponēšanas termiņa beigām. Rezultātā NIR no 2011. gada 1. janvāra nevarēja pilnībā efektīvi darboties. Komisija uzsāka pienākumu neizpildes procedūru pret visām dalībvalstīm, kuras nav ievērojušas transponēšanas termiņus, un tagad direktīva ir gandrīz pilnībā transponēta.

Komisijas dienesti pašlaik analizē paziņotos pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību ES tiesību aktiem. Turklāt EMSA ir sākusi veikt dalībvalstu turpmākus apmeklējumus, lai pārbaudītu īstenošanu (aptuveni 5 apmeklējumi gadā).

4.2. Transponēšanas pasākumi, ES tiesību akti

Papildus Komisijas regulām⁷, kas pieņemtas attiecībā uz karoga valsts darbības līmeņa un sabiedrības darbības līmeņa kritērijiem, nosakot kuģa riska profilu, tika pieņemta arī Komisijas 2010. gada 20. maija Regula (ES) Nr. 428/2010⁸, ar ko īsteno Direktīvas 2009/16/EK 14. pantu attiecībā uz kuģu paplašinātajām inspekcijām.

4.3. Praktiskā īstenošana

NIR mērķis ir izskaust standartiem neatbilstošu kuģošanu, palielinot standartiem neatbilstošu kuģu inspekciju biežumu, vienlaikus samazinot inspekciju biežumu kvalitātes prasībām atbilstošiem kuģiem. Tas prasa informatīvā atbalsta sistēmu (*THETIS*), kura ne tikai vāc un izplata OVK datus, bet arī ietver iespēju aprēķināt kritērijus, kādi nepieciešami, lai mērķtiecīgi virzītu OVK dalībvalstīs saskaņā ar šiem datiem. *SafeSeaNet* sistēma nodrošina *THETIS* ar visu informāciju par kuģa ierašanos un aiziešanu visās ES ostās un enkurvietās.

⁶ Lai gan Slovākija ir transponējusi direktīvu, tai nav jūras ostu, tāpēc nav izpildes informācijas. Tādēļ šis ziņojums attiecas uz īstenošanu, ko veic 22 piekrastes ES dalībvalstīs, un/vai (vajadzības gadījumā) uz 27 PMoU valstīm.

⁷ Regula (ES) Nr. 801/2010 un Regula (ES) Nr. 802/2010.

⁸ OV L 125, 21.5.2010., 2. lpp.

4.4. Tehniskā īstenošana

Pirms 2011. gada 1. janvāra *EMSA* organizēja izpratnes veidošanas kampaņas, lai palielinātu dalībvalstu un nozares izpratni par jauno ziņošanas pienākumu.

Tehniskā saskarne starp abām sistēmām (*THETIS* un *SafeSeaNet*), kas ļauj reģistrēt informāciju par kuģu ienākšanu ostā *THETIS* sistēmā, bija gatava 2010. gada novembrī. *THETIS* bija pilnībā gatava darboties 2010. gada 15. decembrī. Pirms šā datuma *EMSA* nodrošināja mācības *THETIS* lietotājiem.

Pēc tam, kad *THETIS* sāka darboties (2011. gada 1. janvārī), tika izveidots palīdzības dienests, kas kopš tā laika sniedz atbalstu un tehnisku palīdzību *THETIS* lietotājiem. Kopumā 2011. gadā tika saņemts 2331 pieprasījums ar vidējo "izpildes laiku" 1,3 stundas.

Lielākā daļa dalībvalstu 2011. gada pirmajā trimestrī bija pabeigušas savas valsts ostā ienākšanas informācijas sistēmas īstenošanu. Lai novērtētu tādas informācijas par kuģa ienākšanu pilnīgumu, kas reģistrēta *THETIS* 2011. gadā, *EMSA* veica kuģa ienākšanas informācijas salīdzinājumu starp vairākiem reģistriem — *THETIS*, *SafeSeaNet* un *Lloyd's List Intelligence* (komerciāls pakalpojumu sniedzējs). Tika izdarīti šādi secinājumi.

- Lielākā daļa dalībvalstu ir pabeigušas savas valsts *SafeSeaNet* — *THETIS* saskarnes īstenošanu 2011. gada pirmajā trimestrī. Tāpēc no 2011. gada aprīļa lielākajā daļā dalībvalstu konstatēja stabilāku sniegumu attiecībā uz informācijas nodošanu *SafeSeaNet* no *THETIS*.
- Somija pabeidza valsts *THETIS-SafeSeaNet* saskarnes īstenošanu 2011. gada jūnija vidū.
- Līdz 2011. gada beigām Apvienotā Karaliste vēl nebija pabeigusi savu valsts *THETIS-SafeSeaNet* saskarnes īstenošanu. Tādējādi Apvienotās Karalistes *THETIS* informācija par kuģu ienākšanu 2011. gadā aprobežojas tikai ar manuāli ievadītiem ierakstiem, kas neatspoguļo reālo situāciju.

5. DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANAS GALVENĀS PROBLĒMAS

Šajā ziņojumā padziļināti analizēti un izvērtēti šādi jautājumi.

5.1. ES vispārējās saistības veikt inspekcijas

Saskaņā ar Direktīvas 2009/16/EK 5. pantu katrai dalībvalstij jāizpilda gadskārtējo inspekciju saistības:

- (a) inspicēt visus I prioritātes kuģus, kas ienāk tās ostās un enkurvietās, un
- (b) katru gadu veikt tādu skaitu inspekciju (I un II prioritātes), cik atbilst vismaz tās proporcionālai daļai no kopējā inspekciju skaita, kas katru gadu jāveic ES un *PMoU* reģionā.

Inspekciju skaits, kas jāveic valstu iestādēm (godīga daļa), ir noteikts saskaņā ar *PMoU* izveidoto starpposma mehānismu. No 2014. gada 1. janvāra šī informācija tiks pilnībā

pamatota uz informāciju *THETIS* datubāzē. Pielikuma 1. tabulā ir izklāstīts inspekciju sadalījums katrai *PMoU* valstij 2011. gadam.

Pamatojoties uz *THETIS* datubāzē esošo informāciju, Komisija var secināt, ka kopumā inspekcijas saistības ir izpildītas.

5.2. Gadskārtējo obligāto inspekciju saistību izpilde dalībvalstīs un Direktīvas 2009/16/EK 6., 7. un 8. panta īstenošanas analīze

Direktīvas 2009/16/EK 5. pantā nosaka inspekciju saistības, bet 6., 7. un 8. pantā paredzēta atbilstības kārtība attiecībā uz dalībvalstīm.

5.2.1 Inspekciju saistības un neveiktās I prioritātes inspekcijas (6. pants)

Direktīvas 6. pantā iekļauti noteikumi, kas piemērojami dalībvalstīm, kuras nespēj izpildīt inspekcijas, kas paredzētas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā (inspicēt visus I prioritātes kuģus, kas ienāk tās ostās un enkurvietās). Dalībvalsts šajā situācijā būs izpildījusi savas saistības, ja vien šādas neveiktas inspekcijas nepārsniedz:

- (a) 5% no inspekcijām I prioritātes augsta riska kuģiem (*HRS*) un
- (b) 10% pārējiem I prioritātes kuģiem, kas ienāk ostās un enkurvietās.

2011. gadā 12⁹ (no 22) ES dalībvalstīm¹⁰ bija šādā situācijā. 2. tabulā norādītas saistības un inspekciju skaits, ko veikušas dalībvalstis, kurām piemērojams 6. pants.

Kā iepriekšēju novērojumu Komisija konstatē, ka, lai gan ir izpildītas vispārējās inspekcijas saistības, šķiet, dažās dalībvalstīs pastāv vairākas īstenošanas problēmas, kas jārisina. Nenotikušo I prioritātes inspekciju skaits dažās dalībvalstīs rada īpašas bažas.

5.2.2 Ostās ienākošo I prioritātes kuģu skaits pārsniedz dalībvalsts inspekciju daļu (7. panta 1. punkts)

Direktīvas 7. panta 1. punkts attiecas uz t. s. "pārslogotajām" dalībvalstīm, kuru ostās ienākošo I prioritātes kuģu skaits pārsniedz dalībvalsts inspekciju daļu. 2011. gadā 5¹¹ ES dalībvalstis bija šādā situācijā. Šajā gadījumā pantā paredzēts uzskatīt, ka dalībvalsts ir izpildījusi savas saistības, ja:

- (a) I prioritātes inspekciju skaits, ko veic šajā dalībvalstī, atbilst vismaz tās inspekciju daļai un
- (b) dalībvalsts neveikto inspekciju skaits nepārsniedz 30 % no tādu I prioritātes kuģu skaita, kas ienāk tās ostās un enkurvietās.

⁹ Beļģija, Bulgārija, Kipra, Malta, Nīderlande, Portugāle, Rumānija, Slovēnija, Somija, Vācija, Zviedrija un Apvienotā Karaliste.

¹⁰ Tas attiecas arī uz Horvātiju, Islandi, Norvēģiju un Krievijas Federāciju.

¹¹ Francija, Grieķija, Īrija, Itālija un Spānija.

Trešajā tabulā norādīts šo "pārslogoto" dalībvalstu saistību un veikto inspekciju skaits. Šajā sakarībā Komisija atkārtoti atzīmē nenotikušo I prioritātes inspekciju skaitu.

5.2.3 *Ienākušo I un II prioritātes kuģu kopskaits ir mazāks par inspekciju veikšanas saistību daļu (7. panta 2. punkts)*

Direktīvas 7. panta 2. punkts attiecas uz tā sauktajām "nenoslogotajām" dalībvalstīm, kurās ienākušo I un II prioritātes kuģu kopskaits ir mazāks par inspekciju veikšanas saistību daļu. 2011. gadā 5¹² ES dalībvalstis bija šādā situācijā. Šajā gadījumā pantā paredzēts uzskatīt, ka dalībvalsts ir izpildījusi savas saistības, ja:

- (a) tā inspicē visus I prioritātes kuģus un
- (b) tā inspicē vismaz 85 % II prioritātes kuģu.

Ceturtajā tabulā norādīts šo "nenoslogoto" dalībvalstu saistību un veikto inspekciju skaits. Šajā ziņā Komisija atzīmē, ka šīs dalībvalstis veica saistībās prasītās I prioritātes inspekcijas un ka gandrīz visas veica vajadzīgo skaitu II prioritātes inspekciju.

Attiecībā uz neveiktajām I prioritātes inspekcijām, kas norādītas iepriekš, Komisija/EMSA strādās ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai analizētu šo problēmu iemeslus, ņemot vērā pielāgošanos NIR. Katrai dalībvalstij jāveic tai uzticētais inspekciju skaits, citādi ir apdraudēts godīgas līdzdalības princips.

5.2.4 *Inspekciju atlikšana izņēmuma gadījumos (8. pants)*

Direktīvas 8. panta 1. punktā paredzēts, ka dalībvalstīm ir atļauts atlikt I prioritātes inspekcijas veikšanu vai nu uz nākamo šā kuģa ienākšanu tajā pašā dalībvalstī (ar nosacījumu, ka tas ienāk 15 dienu laikā un ka kuģis starplaikā neienāk nevienā citā ES ostā), vai inspekciju veic citā ES ostā (ar nosacījumu, ka kuģis ienāk 15 dienu laikā un ka dalībvalsts, kurā atrodas nākamā osta, ir piekritusi veikt inspekciju).

2011. gadā 18 dalībvalstis reģistrēja *THETIS* 190 šādus pieprasījumus. No šiem pieprasījumiem 153 (80,5 %) apmierināja saņēmēja dalībvalsts, un inspekcija tika pabeigta.

Turklāt 8. panta 2. punktā paredzēti izņēmuma apstākļi, kad var būt pamatota I prioritātes inspekcijas neveikšana. Šādi apstākļi ir gadījumā, ja kompetentās iestādes uzskata, ka inspekcijas veikšana apdraudētu inspektoru, kuģa, apkalpes, ostas un jūras vides drošību, un ja kuģa ienākšana notiek vienīgi nakts laikā.

No 1614 neveiktām I prioritātes inspekcijām, ko *PMoU* dalībvalstis 2011. gadā reģistrējušas *THETIS*, 121 (7,5 %) bija saistītas ar risku, 582 (36 %) bija saistītas ar kuģa ienākšanu nakts laikā, 799 (49,5 %) bija saistītas ar īslaicīgu kuģa pietāšanu enkurvietā un 112 (7,0 %) — ar "tehniskām kļūmēm". "Tehniskās kļūmes" jēdzienu ieviesa *THETIS* darbības sākotnējā posmā saistībā ar problēmām, kas rodas, sistēmas darbības sākumā un/vai citu nenoskaidrotu iemeslu dēļ. Šī iespēja vairs nepastāv.

¹² Dānija, Igaunija, Latvija, Lietuva un Polija.

5.3. Veikto inspekciju skaits un veids

PMoU reģionā 2009.-2011. gada laikposmā veikto inspekciju tipu ("sākotnēja", "detalizētāka" vai "paplašināta") tendences ir grafiski attēlotas 5. tabulā. Paplašināto inspekciju lielākais skaits norāda, ka saskaņā ar NIR vairāk tiek veiktas rūpīgākas inspekcijas.

5.4. OVK inspektoru skaits katrā dalībvalstī

Direktīvas 4. pants paredz, ka dalībvalstis uztur atbilstīgas kompetentās iestādes ar nepieciešamo skaitu kvalificētu inspektoru kuģu inspekcijām. 6. tabulā parādīts OVK inspektoru skaits katrā dalībvalstī. Šie rādītāji var atšķirties starp dalībvalstīm, jo ne visas ir pilnslodzes ekvivalenta amata vietas. Komisija atzīmē, ka kopumā dalībvalstis uztur prasīto inspekciju veikšanai piemērotu skaitu inspektoru.

5.5. Piekļuves atteikums

ES dalībvalstis 2011. gadā izdeva 18 piekļuves atteikuma rīkojumus. No 18 atteikumiem 16 tika noteikti vairākkārtēju aizturēšanu dēļ, 1 — par neienākšanu norādītajā remonta rūpnīcā un 1 — aizturēšanas pārkāpuma dēļ¹³.

5.6. Inspekcijas enkurvietās

Direktīvā 2009/16/EK noteikts, ka kuģa inspekciju var veikt enkurvietā, kas ir ostas jurisdikcijā. 7. tabula pielikumā sniedz informāciju par šīs prasības īstenošanu 2011. gadā. Dažās valstīs īpašas bažas ir par lielo skaitu neveikto I prioritātes inspekciju enkurvietās. Šis jautājums dalībvalstīm būs jānoskaidro.

5.7. Problēmas/dalībvalstu izvirzītie jautājumi

Veicot novērtējumu, Komisija nosūtīja dalībvalstīm anketu, kurā aicināja valstu iestādes norādīt direktīvas trūkumus vai iespējamus uzlabojumus. Vairākas dalībvalstis izmantoja šo iespēju.

Galvenie jautājumi, kas tika minēti, bija šādi.

- Direktīva paver iespēju atlikt I prioritātes inspekcijas izņēmuma apstākļos. Šī iespēja nepastāv attiecībā uz II prioritātes inspekcijām, kuras nav obligātas. Tomēr, ja kāda dalībvalsts ir "nenoslogota" Direktīvas 7. panta 2. punkta nozīmē, tai (faktiski) jāuzskata par obligātām II prioritātes inspekcijas. Vairākas dalībvalstis pieprasa, ka iespēja atlikt inspekcijas jāattiecinā arī uz "obligātajām" II prioritātes inspekcijām.
- Direktīvas 8. panta 3. punkta b) apakšpunktā atļauts neveikt inspekciju enkurvietā, ja kuģa pietāšanās laiks ir "pārāk īss". Dalībvalstis lūdza, lai šo iespēju attiecinā arī uz ostām.
- Direktīvas 2002/59/EK 15. pantā paredzēts, ka dalībvalstis var atbrīvot no prasības ziņot par bīstamām vai piesārņojumu radošām kravām, ko ved kuģi, kas veic regulārus reisus starp ostām to teritorijā; dalībvalstis ierosināja, ka šis atbrīvojums būtu jāattiecinā uz arī uz OVK.

¹³ Direktīvas 21. panta 4. punkts.

- Dalībvalstis norādīja, ka Direktīvas 2002/59/EK un Direktīvas 2009/20/EK prasības par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām nav iekļautas *THETIS* un ka tas jāņem vērā.
- Situācijā, kad mainās kuģa prioritārais statuss, kamēr kuģis ir ostā, dalībvalstis ierosināja *THETIS* brīdināt attiecīgo valsti, un valstij būtu jādod papildperiods, lai šo neveikto inspekciju neuzskatītu par tās vainu.
- Direktīvas III pielikumā iekļauts informācijas saraksts, kura jāsniedz paziņojumā par kuģa ienākšanu. Dalībvalstis ierosināja, ka jāsvīturo prasība f) "pēdējās Parīzes SM teritorijā veiktās paplašinātās inspekcijas datums", jo šī informācija jau ir iekļauta *THETIS* sistēmā.

Komisija pašlaik izskata īstenošanas laikā konstatētās problēmas, kā arī problēmas, uz kurām norādīja dalībvalstis, un to, vai ir vajadzīgi grozījumi Direktīvā 2009/16/EK. Jo īpaši Komisija (kopā ar *EMSA*) analizēs, vai tās ir statistikas anomālijas, kas saistītas ar pirmo īstenošanas gadu, vai arī tās ir raksturīgas sistēmai, un vai tās katru gadu ietekmēs vienas un tās pašas dalībvalstis.

6. SECINĀJUMI

6.1. Īstenošanas pasākumu rezultāti

Direktīvas ieviešana no dalībvalstīm un ES līmenī prasa darbu un ievērojamus finanšu resursus. Šī darba rezultātā direktīva lielā mērā tika īstenota 2011. gada sākumā. Komisijas vispārējais iespaids ir tāds, ka direktīva praktiski ir īstenota. Visas norādītās juridiskās, tehniskās un darbības nepilnības Komisija risinās noteiktā laikā.

6.2. Ietekme uz kuģošanas drošību, jūras pārvadājumu efektivitāti un piesārņojuma novēršanu

NIR nosaka pilnīgu inspekciju kuģiem, kas ienāk ES ostās un enkurvietās, un kuģu izvēles inspekcijai sistēmu, kura lielākā mērā pamatojas uz risku, un vienlaikus reālā laikā informācija par kuģa ienākšanu uzlabo spējas izlemt, kuri kuģi jāinspicē.

Kopumā ES dalībvalstu inspekciju veikšanas saistības tika izpildītas. Salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem 2011. gadā kopējais veicamo inspekciju skaits samazinājās. Tā rezultātā tika veiktas augstākas kvalitātes inspekcijas, kur lielāka uzmanība tika pievērsta zemāka standarta kuģiem. Tas nozīmē, ka OVK resursi koncentrējas zemākas kvalitātes kuģu inspekcijām un ka tika veiktas padziļinātas inspekcijas.

6.3. Turpmākā attīstība

Kā iepriekš minēts, ņemot vērā īstenošanas gaitā konstatētās problēmas un tās, kuras dalībvalstis paziņoja Komisijai, Komisija pašreiz izvērtē, vai ir vajadzīgi direktīvas grozījumi.

Nākamajos gados gaidāms, ka ES vajadzēs OVK režīmu pielāgot turpmākām prasībām, kuras var radīt cita starpā starptautiskās konvencijas, kad tās stājas spēkā un kļūst par attiecīgajiem instrumentiem Direktīvas 2009/16/EK nolūkā.

2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā (*MLC* 2006) un saistītās Direktīvas 2009/13/EK¹⁴ turpmākā stāšanās spēkā ir jāatbalsta ar *THETIS* palīdzību. Komisijas priekšlikumu šajā sakarā grozīt Direktīvu 2009/16/EK pašlaik apspriež Eiropas Parlaments un Padome¹⁵.

Turklāt līdz ar SJO Balasta ūdeņu pārvaldības konvencijas (*BWM* 2004) stāšanos spēkā sagaidāms, ka izpilde notiks Direktīvas 2009/16/EK un *THETIS* kontekstā.

¹⁴ OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.

¹⁵ COM (2012) 129, 23.3. 2012.

Pielikums

Tabulas, kas minētas ziņojumā*

Tā kā direktīva attiecas uz *PMoU* reģionu, šajā tabulā attiecīgi ir iekļauta informācija par valstīm, kas nav ES dalībvalstis.

1. tabula. *PMoU* dalībvalstu inspekciju saistības

	2011. gadā <i>THETIS</i> reģistrētā kuģu ienākšana ostās	Atsevišķi kuģi <i>THETIS</i> 2011. gadā	2011. gada attiecība	2011. gada saistības saskaņā ar 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu
Beļģija	23233	5255	6,30 %	1168
Bulgārija	2909	1277	1,69 %	313
Kanāda	913	872	3,48 %	645
Horvātija	1927	624	1,10 %	203
Kipra	2410	800	1,20 %	223
Dānija	8387	2053	3,18 %	588
Igaunija	5096	1507	1,77 %	328
Somija	12727	1170	1,75 %	324
Francija	27654	5447	7,04 %	1305
Vācija	27503	4941	6,35 %	1177
Grieķija	20314	3295	3,18 %	590
Islande	1935	322	0,31 %	58
Īrija	9528	1139	1,45 %	268
Itālija	31810	5049	6,49 %	1203
Latvija	7149	1965	2,32 %	430
Lietuva	4080	1605	1,87 %	347
Malta	2607	819	1,80 %	333
Nīderlande	42686	7235	8,24 %	1527
Norvēģija	14391	1514	3,08 %	570
Polija	11034	2380	2,86 %	531
Portugāle	3683	1536	3,10 %	574
Rumānija	4087	1703	2,32 %	430
Krievijas Federācija	16728	3403	3,34 %	618
Slovēnija	1417	612	0,88 %	163
Spānija	31865	6234	10,58 %	1960
Zviedrija	24680	2567	3,28 %	608
Apvienotā Karaliste	4266	2231	11,04 %	2046
Kopā	345019	67555	100 %	18530

*(visu tabulu avots — *EMSA*)

2. tabula. Saistības un inspekcijas saskaņā ar Direktīvas 2009/16/EK 6. pantu

	2011. gada saistības	Ienākušie PI kuģi	Inspicētie PI kuģi	Ienākušie PII kuģi	Inspicētie PII kuģi	Inspicētie PI+PII kuģi
Beļģija	1168	521	475	1082	496	971
Bulgārija	313	290	273	310	255	528
Kipra	223	207	52	232	73	125
Somija	324	94	78	527	238	316
Vācija	1177	559	517	964	887	1404
Islande	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Nīderlande	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norvēģija	570	374	234	811	360	594
Portugāle	574	263	239	397	206	445
Rumānija	430	374	339	467	437	776
Slovēnija	163	98	97	149	143	240
Zviedrija	608	166	130	650	226	356
Apvienotā Karaliste	2046	1634	765	1773	776	1541
Kopā	9514	6252	4429	9684	4742	9171

3. tabula. Saistības un inspekcijas saskaņā ar Direktīvas 2009/16/EK 7. panta 1. punktu

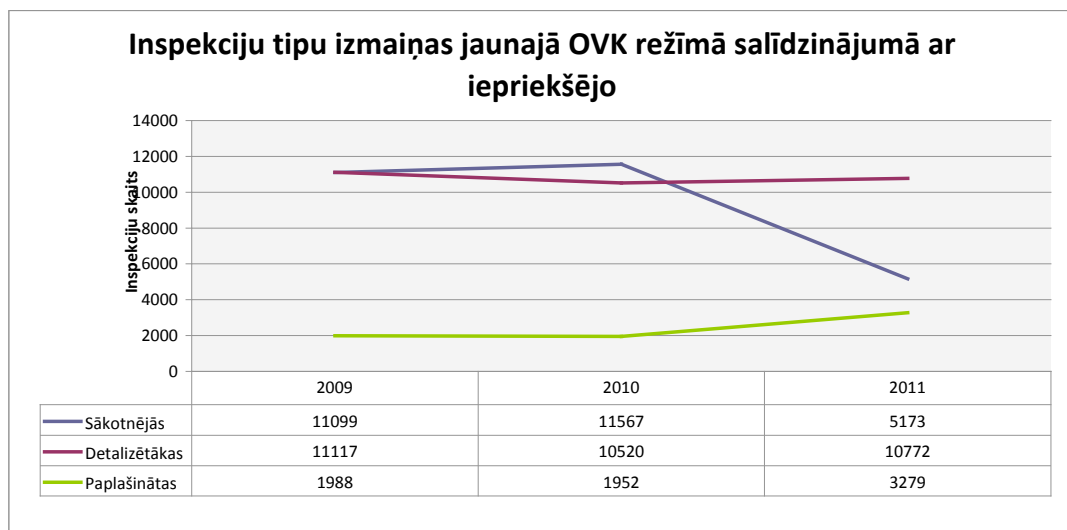
	2011. gada saistības	Ienākušie PI kuģi	Inspicētie PI kuģi	Ienākušie PII kuģi	Inspicētie PII kuģi	Inspicētie PI+PII kuģi
Francija	1305	1314	492	2300	733	1225
Grieķija	590	1469	656	2836	334	990
Īrija	268	562	81	475	153	234
Itālija	1203	1464	1084	3440	622	1706
Spānija	1960	2513	1216	3537	511	1727
Kopā	5326	7322	3529	12588	2353	5882

4. tabula. Saistības un inspekcijas saskaņā ar Direktīvas 2009/16/EK 7. panta 2. punktu

	2011. gada saistības	Ienākušie PI kuģi	Inspicētie PI kuģi	Ienākušie PII kuģi	Inspicētie PII kuģi	Inspicētie PI+PII kuģi
Dānija	588	196	173	320	209	382
Igaunija	328	68	65	134	120	185
Latvija	430	71	66	187	180	246
Lietuva	347	66	62	125	120	182
Polija	531	156	139	324	293	432
Kopā	2224	557	505	1090	713	1427

5. tabula. Inspekciju vispārējā tendence un inspekciju tipu izmaiņas *PMoU* reģionā

	2009	2010	2011
Sākotnējās	11099	11567	5173
Detalizētākas	11117	10520	10772
Paplašinātas	1988	1952	3279



6. tabula. OVK inspektoru skaits katrā dalībvalstī

	OVK inspektoru skaits
Beļģija	9
Bulgārija	14
Kipra	11
Dānija	27
Igaunija	9
Somija	23
Francija	84
Vācija	40
Grieķija	51
Islande	2
Īrija	22
Itālija	111
Latvija	9
Lietuva	12
Malta	3
Nīderlande	29
Norvēģija	79
Polija	16
Portugāle	11
Rumānija	13
Slovēnija	4
Spānija	96
Zviedrija	44
Apvienotā Karaliste	113
Kopā	832

7. tabula. Kuģu ienākšana un inspekcijas enkurvietās

	Ienākšanu skaits pavisam	Ienākšana enkurvietās	Inspekcijas enkurvietās	PI kuģu ienākšanas enkurvietās skaits	PI inspekcijas enkurvietās	PI aizturēšanas enkurvietās
Beļģija	18649	-		-	-	-
Bulgārija	2633	283	62	18	13	-
Kipra	2304	147	3	25	-	
Dānija	8920	1	1	1	1	-
Igaunija	3754	-		-	-	-
Somija	18229	17	1	1	-	-
Francija	29204	148	10	14	-	-
Vācija	23330	-		-	-	-
Grieķija	18080	2446	210	294	47	-
Islande	1567	3		-	-	-
Īrija	7450	5		-	-	-
Itālija	73290	15541	421	5682	53	-
Latvija	5318	-		-	-	-
Lietuva	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Nīderlande	47686	382	17	26	2	-
Norvēģija	14201	130	82	12	11	-
Polija	8570	294	23	3	1	-
Portugāle	3189	7	4	3	1	-
Rumānija	3886	829	113	15	4	-
Slovēnija	1248	22	11	-	-	-
Spānija	38490	1916	113	363	29	1
Zviedrija	30168	2		-	-	-
Apvienotā Karaliste	3851	245	36	182	13	-