



**RADA
UNII EUROPEJSKIEJ**

**Bruksela, 22 listopada 2012 r. (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	20 listopada 2012 r.
Do:	Uwe CORSEPIUS, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2012) 660 final
Dotyczy:	SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY Sprawozdanie oceniające wdrożenie i oddziaływanie środków podjętych zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument Komisji COM(2012) 660 final.

Zał.: COM(2012) 660 final

Bruksela, dnia 16.11.2012
COM(2012) 660 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Sprawozdanie oceniające wdrożenie i oddziaływanie środków podjętych zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Sprawozdanie oceniające wdrożenie i oddziaływanie środków podjętych zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

Jednym z najważniejszych elementów bezpieczeństwa morskiego jest kontrola przeprowadzana przez państwo portu (PSC), którą można zdefiniować jako inspekcję obcych statków w innych portach krajowych w celu sprawdzenia, czy kompetencje kapitana i oficerów na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z konwencjami międzynarodowymi i czy obsada załogowa jednostki i jej eksploatacja są zgodne z obowiązującym prawem międzynarodowym.

Unijny system kontroli przeprowadzanych przez państwo portu jest oparty na dyrektywie 2009/16/WE¹, która przekształciła i wzmocniła wcześniejsze przepisy w tym zakresie wprowadzone w roku 1995. System unijny został oparty na istniejącej strukturze memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie). Wszystkie nadbrzeżne państwa członkowskie UE oraz Kanada, Rosja, Chorwacja, Islandia i Norwegia są członkami memorandum paryskiego. Komisja i Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) ściśle współpracują z memorandum paryskim.

Na mocy dyrektywy 2009/16/WE wprowadzono nowy system inspekcji w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, który obowiązuje od 1 stycznia 2011 r. Poza działaniami podejmowanymi przez państwa członkowskie, dyrektywa została wdrożona na szczeblu UE poprzez ustanowienie systemu raportowania wyników inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (baza danych THETIS). System THETIS został opracowany przez Komisję w ścisłej współpracy z EMSA. EMSA prowadzi bazę THETIS w imieniu Komisji.

Dyrektywa 2009/16/WE przewiduje kilka nowych wymogów w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także wspólne kryteria i ujednolicone procedury kontroli statków, a jej celem jest przeprowadzanie inspekcji wszystkich statków, w zależności od profilu ryzyka, przy czym statki o wyższym ryzyku mają być częściej poddawane inspekcji.

Artykuł 35 stanowi, że do dnia 30 czerwca 2012 r. Komisja składa do Parlamentu Europejskiego i Rady sprawozdanie dotyczące wdrożenia dyrektywy, a w szczególności wypełnienia ogólnych wspólnotowych zobowiązań inspekcyjnych oraz zobowiązań każdego

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (wersja przekształcona) (Dz.U. L 136 z 28.5.2009, s. 57).

państwa członkowskiego (art. 5, 6, 7 i 8). Zgodnie z art. 35 Komisja musi również zgłosić liczbę inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w każdym państwie członkowskim, liczbę przeprowadzonych inspekcji oraz to, czy uważa ona, że należy zaproponować dyrektywę zmieniającą lub dalsze prawodawstwo w tej dziedzinie.

2. METODA OCENY

Wdrażanie dyrektywy przez państwa członkowskie obejmuje aspekty prawne, operacyjne i techniczne:

- wdrożenie prawne odbywa się poprzez formalną transpozycję dyrektywy i wykonanie wynikających z niej przepisów krajowych;
- wdrożenie operacyjne odbywa się poprzez dopilnowanie, aby wszystkie statki zawijające do portów i kotwicowisk w UE były regularnie poddawane inspekcji, oraz poprzez przestrzeganie procedur i wymogów przedmiotowej dyrektywy;
- wdrożenie techniczne obejmuje utworzenie i prowadzenie bazy danych THETIS oraz niezbędnej infrastruktury komputerowej do zapisywania informacji na temat ruchu statków² wymaganej na podstawie art. 24 dyrektywy.

W celu sporządzenia niniejszego sprawozdania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o dostarczenie informacji na temat transpozycji i wdrożenia dyrektywy. Ponadto Komisja zwróciła się z wnioskiem do EMSA o przeprowadzenie szeregu inspekcji w państwach członkowskich w celu ułatwienia oceny wdrożenia dyrektywy.

3. ZMIANY WPROWADZONE DYREKTYWĄ 2009/16/WE

Dyrektywą 2009/16/WE wprowadzono następujące główne zmiany do systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w UE:

3.1. Pełne objęcie zakresem inspekcji

Dyrektywa 2009/16/WE stanowi, że poddawane inspekcji są wszystkie kwalifikujące się jednostki zawijające do portów UE. Stanowi to zmianę w stosunku do poprzedniego wymogu (na mocy dyrektywy 95/21/WE ze zm.), zgodnie z którym krajowe organy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu miały dokonywać inspekcji 25% statków zawijających do ich portów. Zgodnie z nowym systemem statki do inspekcji wybierane są na podstawie złożonego systemu profili ryzyka statku. Każdemu statkowi przypisane jest „wysokie ryzyko”, „niskie ryzyko” lub „normalne ryzyko”.

Częstotliwość inspekcji zależy od profilu ryzyka statku:

- statki „wysokiego ryzyka” podlegają inspekcjom okresowym co 5-6 miesięcy,

² Artykuł 24 ust. 2 dyrektywy 2009/16/WE stanowi, że państwa członkowskie dopilnowują, aby informacje dotyczące ruchu statków były przekazywane w rozsądnym terminie do bazy danych THETIS poprzez wspólnotowy system wymiany informacji morskich "SafeSeaNet", o którym mowa w art. 3 lit. s) dyrektywy 2002/59/WE, tak aby umożliwić organowi ds. kontroli przeprowadzanej przez państwo portu wybranie statków do inspekcji.

- statki „normalnego ryzyka” co 10-12 miesięcy, a
- statki „niskiego ryzyka” co 24-36 miesięcy.

Kiedy dany statek zaczyna się kwalifikować do inspekcji zgodnie z powyższymi zakresami (np. w przypadku statków o normalnym ryzyku - po upływie 10 miesięcy od ostatniej inspekcji), otrzymuje status statku o priorytecie II i może zostać poddany inspekcji. Kiedy termin właściwy dla danego profilu ryzyka wygaśnie (w przypadku statków o normalnym ryzyku - po upływie 12 miesięcy od ostatniej inspekcji), statek otrzymuje status priorytetu I i musi zostać poddany inspekcji.

Profil ryzyka statku jest ustalany na podstawie następujących siedmiu kryteriów: (i) rodzaj statku, (ii) wiek statku, (iii) bandera (z czarnej, szarej lub białej listy określonej w memorandum paryskim), (iv) uznana organizacja, (v) działalność przedsiębiorstwa, (vi) liczba braków odnotowanych w każdej inspekcji danego statku w ciągu ostatnich 36 miesięcy oraz (vii) liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy.

Istnieją trzy rodzaje inspekcji: „wstępna”, „bardziej szczegółowa” lub „rozszerzona”. Zasadniczo statki wysokiego ryzyka są poddawane inspekcji rozszerzonej, a statki normalnego i niskiego ryzyka - inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej.

3.2. Działalność państwa bandery

Jednym z kryteriów ustalania profilu ryzyka statku jest działalność państwa bandery. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 801/2010³ z dnia 13 września 2010 r. wdraża art. 10 ust. 3 dyrektywy 2009/16/WE w zakresie kryteriów państwa bandery. W systemie tym państwa bandery są umieszczane na odpowiedniej liście: czarnej, szarej lub białej, w zależności od całkowitej liczby inspekcji i zatrzymań statków pływających pod ich banderą i poruszających się w rejonie objętym memorandum paryskim w okresie trzech lat. Klasyfikacja ta jest aktualizowana co rok.

3.3. Działalność przedsiębiorstwa

Parametr działalności przedsiębiorstwa (który nie został uwzględniony w poprzednim systemie inspekcji) opiera się na liczbie inspekcji, zatrzymań i braków odnotowanych w odniesieniu do statków należących do danego przedsiębiorstwa (odpowiedzialnego za międzynarodowe zarządzanie bezpieczeństwem (ISM) statku). Przedsiębiorstwa mogą mieć następujący poziom parametru działalności: „wysoki”, „średni”, „niski” i „bardzo niski”. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 802/2010⁴ z dnia 13 września 2010 r. zostało przyjęte w celu ustalenia kryteriów, według których określa się działalność przedsiębiorstwa. Operacyjna skuteczność tego rozporządzenia jest obecnie przedmiotem oceny.

3.4. Informacje dotyczące rzeczywistego czasu przybycia i wypłynięcia statków zawijających do portów i kotwicowisk

Dyrektywa stanowi, że baza danych THETIS otrzymuje informacje o ruchu statków z systemu SafeSeaNet, co umożliwia planowanie i programowanie inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Funkcji tej brakowało w poprzedniej bazie danych

³ Dz.U. L 241 z 14.9.2010, s. 1.

⁴ Dz.U. L 241 z 14.9.2010, s. 4.

inspekcji (SIRENAC). System SafeSeaNet został ustanowiony⁵ jako scentralizowana europejska platforma wymiany danych dotyczących ruchu morskiego, umożliwiającą państwom członkowskim UE oraz Islandii udostępnianie i otrzymywanie informacji na temat statków, ruchu statków i ładunków niebezpiecznych.

Ta funkcja ma krytyczne znaczenie dla nowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, ponieważ planowanie i wypełnianie zobowiązań inspekcyjnych państw członkowskich opiera się na przekazywanej niezwłocznie i pełnej wiedzy na temat profili ryzyka statków zawijających do ich portów.

3.5. Inspekcje na kotwiczowiskach

Kolejnym nowym elementem wprowadzonym przez dyrektywę 2009/16/WE jest to, że statki mogą być poddawane inspekcji na kotwiczowisku, gdzie odbywają się bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port. Wymaga to dodatkowych ustaleń i zasobów na potrzeby inspekcji.

3.6. Odmowa dostępu

Na mocy dyrektywy 2009/16/WE zasada odmowy dostępu (zakazu) w przypadku wielokrotnych zatrzymań została rozszerzona i obejmuje teraz także państwa bandery umieszczone na szarej liście oraz wszystkie rodzaje statków. Zgodnie z nowym systemem inspekcji, statek pod banderą z czarnej listy, który został zatrzymany więcej niż dwa razy w okresie ostatnich 36 miesięcy, zostaje objęty zakazem. W przypadku statków pod banderą z szarej listy więcej niż dwa zatrzymania w ciągu ostatnich 24 miesięcy również prowadzą do zakazu. Zgodnie z nowymi ustaleniami w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu wprowadzono minimalne okresy zakazu: 3 miesiące dla pierwszego zakazu, 12 miesięcy dla drugiego zakazu i 24 miesiące dla trzeciego zakazu. Trzeci zakaz może zostać uchylony tylko po spełnieniu określonych warunków i przeprowadzeniu ponownej inspekcji w czasie 24-miesięcznego okresu zakazu. Jeżeli statek zostanie zatrzymany po trzecim zakazie, to otrzyma trwały zakaz wstępu do wszystkich portów w UE.

4. WDROŻENIE DYREKTYWY

4.1. Wdrożenie prawne - transpozycja do prawa krajowego

Dyrektywa 2009/16/WE weszła w życie dnia 17 czerwca 2009 r.; państwa członkowskie były zobowiązane do jej transpozycji do prawa krajowego do dnia 1 stycznia 2011 r.

Nienadbrzeżne państwa członkowskie nie były zobowiązane do transpozycji dyrektywy. Tylko Słowacja wdrożyła dyrektywę⁶, cztery państwa członkowskie (Węgry, Luksemburg, Austria i Republika Czeska) oficjalnie oświadczyły, że nie będą transponować dyrektywy.

Spośród 23 państw członkowskich tylko około połowa zgłosiła wszystkie swoje środki transpozycji mniej więcej w terminie - tj. w ciągu 3 miesięcy od daty transpozycji. W związku z tym nowy system inspekcji nie mógł uzyskać swoich pełnych efektów od dnia 1 stycznia

⁵ Dyrektywą 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ze zm.

⁶ Chociaż Słowacja wdrożyła dyrektywę, brak jest w jej przypadku informacji na temat wdrażania, ponieważ państwo to nie ma portów morskich. Dlatego niniejsze sprawozdanie dotyczy wdrożenia dyrektywy przez 22 nadbrzeżne państwa członkowskie UE lub (w stosownych przypadkach) odnosi się do 27 państw, który podpisały memorandum paryskie.

2011 r. Komisja wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w stosunku do wszystkich państw członkowskich, które nie dotrzymały terminu transpozycji, i w chwili obecnej osiągnięto niemal pełną transpozycję.

Służby Komisji analizują obecnie zgłoszone środki pod względem zgodności z prawem UE. Ponadto EMSA rozpoczęła dalsze wizyty w państwach członkowskich w celu weryfikacji wdrożenia dyrektywy (około 5 wizyt rocznie).

4.2. Środki transpozycji, prawodawstwo UE

Oprócz rozporządzeń Komisji⁷ przyjętych w odniesieniu do kryteriów działalności państwa bandery i działalności przedsiębiorstwa w zakresie profilu ryzyka statku, przyjęto również rozporządzenie Komisji (UE) nr 428/2010⁸ z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy 2009/16/WE w odniesieniu do pozycji sprawdzanych w trakcie rozszerzonych inspekcji statków.

4.3. Wdrożenie operacyjne

Nowy system inspekcji ma na celu eliminację statków nieodpowiadających normom poprzez zwiększenie częstotliwości inspekcji takich statków i zmniejszenie częstotliwości inspekcji statków dobrej jakości. Wymaga to zastosowania informatycznego systemu wsparcia (THETIS), który nie tylko gromadzi i udostępnia dane dotyczące kontroli przeprowadzanych przez państwo portu, ale również umożliwia obliczenie na ich podstawie kryteriów niezbędnych do ukierunkowania takich kontroli w państwach członkowskich. System SafeSeaNet dostarcza do bazy THETIS wszystkie dane na temat przybycia i wypłynięcia statków dotyczące wszystkich portów i kotwiczowisk UE.

4.4. Wdrożenie techniczne

Przed dniem 1 stycznia 2011 r. EMSA zorganizowała kampanię informacyjną, aby zapoznać państwa członkowskie i branżę z nowymi obowiązkami w zakresie zgłaszania informacji.

W listopadzie 2010 r. uruchomiono interfejs techniczny pomiędzy obydwojema systemami (THETIS i SafeSeaNet), który umożliwił zapisywanie informacji na temat ruchu statków w THETIS. THETIS osiągnął pełną funkcjonalność dnia 15 grudnia 2010 r. Przed tą datą EMSA zapewniła szkolenie dla użytkowników THETIS.

Po rozpoczęciu działań w ramach THETIS (1 stycznia 2011 r.) utworzono centrum informacyjne, które od tego czasu zapewnia wsparcie i pomoc techniczną dla użytkowników THETIS. W 2011 r. otrzymano w sumie 2331 zapytań, a średni czas ich przetwarzania wynosił 1,3 godz.

W ciągu pierwszego trymestru 2011 r. większość państw członkowskich zakończyła krajowe wdrażanie systemów zapisywania ruchu statków. Aby ocenić kompletność informacji na temat ruchu statków zapisanych w bazie THETIS w 2011 r., EMSA przeprowadziła ćwiczenie polegające na porównaniu liczby zawinięć do portu odnotowanych odpowiednio w THETIS, SafeSeaNet i Lloyd's List Intelligence (usługodawca komercyjny). Stwierdzono, co następuje:

⁷ Rozporządzenia (UE) nr 801/2010 i 802/2010.

⁸ Dz.U. L 125 z 21.5.2010, s. 2.

- większość państw członkowskich zakończyła krajowe wdrażanie interfejsu THETIS-SafeSeaNet ciągu pierwszego trymestru 2011 r. Dlatego od kwietnia 2011 r. w przypadku większości państw członkowskich odnotowano spójniejsze przekazywanie informacji z systemu SafeSeaNet do THETIS;
- Finlandia zakończyła krajowe wdrażanie interfejsu THETIS-SafeSeaNet w połowie czerwca 2011 r.;
- do końca 2011 r. Zjednoczone Królestwo nie zakończyło jeszcze krajowego wdrażania interfejsu THETIS-SafeSeaNet. Tym samym dane THETIS o ruchu statków dotyczące Zjednoczonego Królestwa w 2011 r. ograniczają się tylko do wpisów ręcznych i nie odzwierciedlają faktycznej sytuacji.

5. KLUCZOWE ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE WDROŻENIA DYREKTYWY

W niniejszym sprawozdaniu zawarto bardziej dogłębną analizę i ocenę poniższych zagadnień.

5.1. Ogólne zobowiązanie inspekcyjne UE

Zgodnie z art. 5 dyrektywy 2009/16/WE każde państwo członkowskie wypełnia swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne poprzez:

- a) inspekcje wszystkich statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwiczowisk; oraz
- b) przeprowadzenie co roku liczby inspekcji statków o priorytecie I i II odpowiadającej co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w obrębie UE i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Liczbę inspekcji do wykonania przez organy krajowe (sprawiedliwy udział) ustala się zgodnie z mechanizmem przejściowym ustanowionym na podstawie memorandum paryskiego. Od dnia 1 stycznia 2014 r. informacje te będą się opierać w całości na danych z bazy THETIS. Tabela 1 w załączniku określa udział w inspekcjach przypadający na każde państwo memorandum paryskiego w 2011 r.

Na podstawie danych w bazie THETIS Komisja może stwierdzić, że ogólne zobowiązanie inspekcyjne zostało wypełnione.

5.2. Wypełnianie przez państwa członkowskie rocznych zobowiązań inspekcyjnych i analiza wykonania art. 6, 7 i 8 dyrektywy 2009/16/WE

Podczas gdy art. 5 dyrektywy 2009/16/WE ustanawia zobowiązanie inspekcyjne, art. 6, 7 i 8 określają sposoby spełnienia wymogów przez państwa członkowskie.

5.2.1 Zobowiązanie inspekcyjne i niewykonane inspekcje o priorytecie I (art. 6)

Artykuł 6 dyrektywy zawiera przepisy dotyczące państw członkowskich, które nie przeprowadzą inspekcji wymaganych na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) (inspekcji wszystkich statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwiczowisk). W takiej sytuacji państwo członkowskie wypełniło swoje zobowiązanie, o ile liczba brakujących inspekcji nie przekracza:

- a) 5 % łącznej liczby inspekcji statków o priorytecie I, o wysokim profilu ryzyka oraz
- b) 10% dla innych statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwiczowisk.

W 2011 r. 12⁹ (z 22) państw członkowskich UE¹⁰ znalazło się w takiej sytuacji. Tabela 2 przedstawia zobowiązania i liczbę inspekcji przeprowadzonych przez państwa członkowskie, do których ma zastosowanie art. 6.

Ze wstępnej obserwacji Komisji wynika, że chociaż osiągnięto ogólne zobowiązanie inspekcyjne, w niektórych państwach członkowskich występują pewne problemy wdrożeniowe, które wymagają rozwiązania. Liczba niedokonanych inspekcji o priorytecie I w niektórych państwach członkowskich wzbudza szczególne zaniepokojenie.

5.2.2 *Całkowita liczba zawinięć o priorytecie I przekracza udział danego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji (art. 7 ust. 1)*

Artykuł 7 ust. 1 dotyczy tzw. „przeciążonych” państw członkowskich, w których liczba zawinięć o priorytecie I przekracza udział w łącznej liczbie inspekcji. W 2011 r. 5¹¹ państw członkowskich UE znalazło się w takiej sytuacji. W takim przypadku artykuł stanowi, że państwo członkowskie uznaje się za spełniające wymóg, jeżeli:

- a) przeprowadza liczbę inspekcji statków o priorytecie I odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji oraz
- b) nie pozostawia bez inspekcji więcej niż 30% łącznej liczby statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwiczowisk.

Tabela 3 przedstawia zobowiązania i liczbę inspekcji dokonanych przez takie „przeciążone” państwa członkowskie. W tym względzie Komisja odnotowuje ponownie dużą liczbę niedokonanych inspekcji o priorytecie I.

5.2.3 *Całkowita liczba zawinięć o priorytecie I i priorytecie II jest mniejsza niż udział danego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji (art. 7 ust. 2)*

Artykuł 7 ust. 2 dotyczy tzw. „niedociążonych” państw członkowskich, w których całkowita liczba zawinięć o priorytecie I i priorytecie II jest mniejsza niż udział danego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji. W 2011 r. 5¹² państw członkowskich UE znalazło się w takiej sytuacji. W takim przypadku państwo członkowskie uznaje się za spełniające wymóg, jeżeli:

- a) przeprowadza inspekcje wszystkich statków o priorytecie I; oraz
- b) przeprowadza inspekcje co najmniej 85% statków o priorytecie II.

⁹ Belgia, Bułgaria, Cypr, Finlandia, Niemcy, Malta, Niderlandy, Portugalia, Rumunia, Słowenia, Szwecja i Zjednoczone Królestwo.

¹⁰ Dotyczy to także Chorwacji, Islandii, Norwegii i Federacji Rosyjskiej.

¹¹ Francja, Grecja, Irlandia, Włochy i Hiszpania.

¹² Dania, Estonia, Łotwa, Litwa i Polska.

Tabela 4 przedstawia zobowiązania i liczbę inspekcji wykonanych przez takie „niedociążone” państwa członkowskie. W tym zakresie Komisja zauważa, że wspomniane państwa członkowskie wypełniły swoje zobowiązanie dotyczące inspekcji o priorytecie I i prawie wszystkie przeprowadziły wymaganą liczbę inspekcji o priorytecie II.

Jeżeli chodzi o niedokonane inspekcje o priorytecie I, o których mowa powyżej, Komisja/EMSA będą współdziałać z odpowiednimi państwami członkowskimi w celu przeanalizowania przyczyn tych problemów, biorąc pod uwagę dostosowanie do nowego systemu inspekcji. Każde państwo członkowskie musi przeprowadzić liczbę inspekcji, jaka została mu przypisana, w przeciwnym razie zagrożona jest zasada sprawiedliwego udziału.

5.2.4 *Odraczanie inspekcji i okoliczności nadzwyczajne (art. 8)*

Artykuł 8 ust. 1 stanowi, że państwa członkowskie mogą odroczyć dokonanie inspekcji o priorytecie I, jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu w danym państwie członkowskim (o ile odroczenie nie przekracza 15 dni i w międzyczasie statek nie zawija do żadnego innego portu w UE) lub jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie (o ile statek zawinie tam w ciągu 15 dni i państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się na przeprowadzenie inspekcji).

W 2011 r. w bazie THETIS odnotowano 190 takich wniosków z 18 państw członkowskich. 153 takie wnioski (80,5%) zostały przyjęte przez docelowe państwa członkowskie i inspekcje zostały przeprowadzone.

Ponadto art. 8 ust. 2 przewiduje okoliczności nadzwyczajne, kiedy niewykonanie inspekcji o priorytecie I może być uzasadnione. Takie okoliczności zachodzą, jeżeli w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi, portu lub środowiska morskiego; lub jeżeli statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej.

Z 1614 uzasadnionych niedokonanych inspekcji o priorytecie I, jakie zostały zgłoszone do THETIS w 2011 r. przez państwa memorandum paryskiego, w 121 przypadkach (7,5%) jako przyczynę podano ryzyko, w 582 przypadkach (36%) - zawijanie w porze nocnej, w 799 przypadkach (49,5%) - krótkotrwale zawinięcia do kotwiczowisk, a w 112 przypadkach (7,0%) - „nieprawidłowość techniczną”. Pojęcie „nieprawidłowości technicznej” zostało wprowadzone na wstępnym etapie działania THETIS w odniesieniu do problemów związanych z wprowadzaniem systemu i innymi nieokreślonymi przyczynami. Opcja ta jest już niedostępna.

5.3. **Liczba i rodzaj dokonanych inspekcji**

Tabela 5 zawiera graficzne przedstawienie trendów w zakresie przeprowadzanych inspekcji (wstępne – bardziej szczegółowe – rozszerzone) w rejonie objętym memorandum paryskim w latach 2009-2011. Większa liczba inspekcji rozszerzonych wskazuje na to, że w ramach nowego systemu dokonywane są dokładniejsze kontrole.

5.4. Liczba inspektorów w każdym państwie członkowskim

Na mocy art. 4 dyrektywy państwa członkowskie są zobowiązane do utrzymywania odpowiednich właściwych organów z wymaganą liczbą wykwalifikowanych inspektorów na potrzeby inspekcji statków. Tabela 6 przedstawia liczbę inspektorów w każdym państwie członkowskim. Liczby różnią się dla poszczególnych państw, ponieważ nie wszystkie stanowiska odpowiadają pełnemu etatowi. Komisja zauważa, że, zasadniczo, państwa członkowskie utrzymują odpowiednią liczbę inspektorów do przeprowadzania wymaganych inspekcji.

5.5. Odmowa dostępu

W roku 2011 państwa członkowskie UE wydały 18 zakazów dostępu. Spośród tych 18 zakazów 16 zostało wydanych z powodu wielokrotnych zatrzymań, 1 z powodu niestawienia się w wyznaczonej stoczni remontowej, a 1 z powodu niezastosowania się do zatrzymania.¹³

5.6. Inspekcje na kotwiczowiskach

Dyrektywa 2009/16/WE stanowi, że statek może być poddany inspekcji na kotwiczowisku objętym jurysdykcją portu. Tabela 7 przedstawia informacje dotyczące realizacji tego wymogu w 2011 r. Szczególne obawy w niektórych państwach członkowskich wzbudza duża liczba niedokonanych inspekcji o priorytecie I na kotwiczowiskach. Problem ten należy wyjaśnić z państwami członkowskimi.

5.7. Problemy/zagadnienia zgłaszane przez państwa członkowskie

W ramach oceny Komisja przesłała państwom członkowskim ankietę, w której organy krajowe mogły wskazać wszelkie wady lub możliwe usprawnienia dotyczące dyrektywy. Kilka państw członkowskich skorzystało z tej możliwości.

Najważniejsze zgłoszone kwestie:

- Dyrektywa zezwala na odroczenie inspekcji o priorytecie I w nadzwyczajnych okolicznościach; możliwości tej nie ma w odniesieniu do inspekcji o priorytecie II, które nie są obowiązkowe. Jeżeli jednak państwo członkowskie jest „niedociążone” w rozumieniu art. 7 ust. 2 dyrektywy, to w praktyce musi traktować inspekcje o priorytecie II jako obowiązkowe. Kilka państw członkowskich zgłosiło wniosek, aby możliwość odraczania inspekcji można było stosować także do „obowiązkowych” inspekcji o priorytecie II.
- Artykuł 8 ust. 3 lit. b) zezwala na niedokonanie inspekcji na kotwiczowisku, jeżeli pobyt statku jest „zbyt krótki”. Państwa członkowskie zgłosiły wniosek, aby ta możliwość objęła również porty.
- Artykuł 15 dyrektywy 2002/59/WE zezwala państwom członkowskim wyłączać przewozy wykonywane regularnie między portami znajdującymi się na ich terytorium spod wymogu zgłaszania towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających przewożonych na statku. Państwa członkowskie zasugerowały, aby takie wyłączenie można było stosować także do kontroli przeprowadzanych przez państwo portu.

¹³ Artykuł 21 ust. 4 dyrektywy.

- Państwa członkowskie zauważyły, że wymagania dyrektyw 2002/59/WE i 2009/20/WE w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich nie są uwzględnione w bazie THETIS i że należy wziąć je pod uwagę.
- Państwa członkowskie zaproponowały, aby w sytuacji kiedy status priorytetu statku zmienia się w czasie jego pobytu w porcie, baza THETIS wysyłała ostrzeżenie do danego państwa, a państwo to miało odpowiedni okres karencji, aby nie została mu przypisana niedokonana inspekcja.
- Załącznik III do dyrektywy zawiera listę informacji, jakie należy zawrzeć w zgłoszeniu przybycia statku. Państwa członkowskie zaproponowały, aby wymóg f) „data ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej w regionie podlegającym memorandum paryskiemu” został usunięty, ponieważ informacja ta znajduje się już w THETIS.

Komisja bada obecnie problemy zidentyfikowane w czasie wdrażania oraz zagadnienia zgłoszone przez państwa członkowskie, a także kwestię, czy konieczne są zmiany w dyrektywie 2009/16/WE. W szczególności Komisja (wraz z EMSA) zbada, czy są to anomalie statystyczne związane z pierwszym rokiem wdrożenia, czy stanowią właściwość systemu, i czy będą miały wpływ na te same państwa członkowskie w kolejnych latach.

6. WNIOSKI

6.1. Wynik działań wdrażających

Wdrożenie dyrektywy wymagało pracy i znaczących zasobów finansowych na szczeblu państw członkowskich i Unii Europejskiej. W wyniku tej pracy dyrektywa została w znacznym stopniu wdrożona na początku 2011 r. Komisja odnosi ogólne wrażenie, że dyrektywa jest zasadniczo wykonywana. Wszelkie zidentyfikowane uchybienia prawne, techniczne i operacyjne będą przedmiotem działań Komisji w odpowiednim czasie.

6.2. Wpływ na bezpieczeństwo morskie, efektywność transportu morskiego i zapobieganie zanieczyszczeniu

Nowy system inspekcji przewiduje inspekcje wszystkich statków zawijających do portów i kotwiczowisk w UE oraz system wyboru statków do kontroli oparty w większym stopniu na profilu ryzyka, a informacje o zawinięciach statków do portów w czasie rzeczywistym zapewniają lepsze możliwości podejmowania decyzji dotyczących wyboru statków do inspekcji.

Ogólnie rzecz biorąc, zobowiązanie inspekcyjne państw członkowskich UE zostało wypełnione. W porównaniu z poprzednimi latami, w roku 2011 zmniejszyła się całkowita liczba inspekcji do przeprowadzenia. Tym samym przeprowadzono dokładniejsze inspekcje, koncentrując się na statkach nieodpowiadających normom. Oznacza to, że zasoby w zakresie kontroli przeprowadzanych przez państwo portu koncentrują się na jednostkach gorszej jakości i że dokonywane inspekcje są dokładniejsze.

6.3. Dalszy rozwój sytuacji

Jak wspomniano powyżej, w świetle zagadnień zidentyfikowanych w czasie wdrażania i zgłoszonych Komisji przez państwa członkowskie, Komisja przeprowadza aktualnie ocenę, czy konieczne jest wprowadzenie zmian do dyrektywy.

Oczekuje się, że w najbliższych latach system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w UE dostosuje się do przyszłych wymagań, jakie mogą powstać m.in. w wyniku wejścia w życie konwencji międzynarodowych, które staną się istotnymi instrumentami do celów dyrektywy 2009/16/WE.

Baza danych THETIS będzie musiała uwzględnić zbliżające się wejście w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (MLC 2006) i powiązanej z nią dyrektywy 2009/13/WE¹⁴. Wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy 2009/16/WE w tym zakresie jest obecnie omawiany w Parlamencie Europejskim i w Radzie¹⁵.

Ponadto, wraz z wejściem w życie konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej o zarządzaniu wodami balastowymi (BWM 2004), przewiduje się, że będzie ona wdrażana w kontekście dyrektywy 2009/16/WE i THETIS.

¹⁴ Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30.

¹⁵ COM(2012)129 z 23.3.2012.

Załącznik

Tabele, o których mowa w sprawozdaniu*

Ponieważ dyrektywa odnosi się do regionu objętego memorandum paryskim, w tabelach uwzględniono odpowiednio dane dotyczące państw spoza UE.

Tabela 1 - Zobowiązania inspekcyjne państw objętych memorandum paryskim

	Całkowita liczba zawinięć w roku 2011 w THETIS	Liczba pojedynczych statków w roku 2011 w THETIS	Stosunek w 2011 r.	Zobowiązanie w 2011 r. zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b)
Belgia	23233	5255	6,30%	1168
Bułgaria	2909	1277	1,69%	313
Kanada	913	872	3,48%	645
Chorwacja	1927	624	1,10%	203
Cypr	2410	800	1,20%	223
Dania	8387	2053	3,18%	588
Estonia	5096	1507	1,77%	328
Finlandia	12727	1170	1,75%	324
Francja	27654	5447	7,04%	1305
Niemcy	27503	4941	6,35%	1177
Grecja	20314	3295	3,18%	590
Islandia	1935	322	0,31%	58
Irlandia	9528	1139	1,45%	268
Włochy	31810	5049	6,49%	1203
Łotwa	7149	1965	2,32%	430
Litwa	4080	1605	1,87%	347
Malta	2607	819	1,80%	333
Niderlandy	42686	7235	8,24%	1527
Norwegia	14391	1514	3,08%	570
Polska	11034	2380	2,86%	531
Portugalia	3683	1536	3,10%	574
Rumunia	4087	1703	2,32%	430
Federacja Rosyjska	16728	3403	3,34%	618
Słowenia	1417	612	0,88%	163
Hiszpania	31865	6234	10,58%	1960
Szwecja	24680	2567	3,28%	608
Zjednoczone Królestwo	4266	2231	11,04%	2046
Ogółem	345019	67555	100%	18530

*(Źródło wszystkich tabel: EMSA)

Tabela 2 Zobowiązania i inspekcje zgodnie z art. 6 dyrektywy 2009/16/WE

	Zobowiązanie w 2011 r.	Zawinięcia PI	PI poddane inspekcji	Zawinięcia PII	PII poddane inspekcji	PI+PII poddane inspekcji
Belgia	1168	521	475	1082	496	971
Bułgaria	313	290	273	310	255	528
Cypr	223	207	52	232	73	125
Finlandia	324	94	78	527	238	316
Niemcy	1177	559	517	964	887	1404
Islandia	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Niderlandy	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norwegia	570	374	234	811	360	594
Portugalia	574	263	239	397	206	445
Rumunia	430	374	339	467	437	776
Słowenia	163	98	97	149	143	240
Szwecja	608	166	130	650	226	356
Zjednoczone Królestwo	2046	1634	765	1773	776	1541
Ogółem	9514	6252	4429	9684	4742	9171

Tabela 3 Zobowiązania i inspekcje zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy 2009/16/WE

	Zobowiązanie w 2011 r.	Zawinięcia PI	PI poddane inspekcji	Zawinięcia PII	PII poddane inspekcji	PI+PII poddane inspekcji
Francja	1305	1314	492	2300	733	1225
Grecja	590	1469	656	2836	334	990
Irlandia	268	562	81	475	153	234
Włochy	1203	1464	1084	3440	622	1706
Hiszpania	1960	2513	1216	3537	511	1727
Ogółem	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Tabela 4 Zobowiązania i inspekcje zgodnie z art. 7 ust. 2 dyrektywy 2009/16/WE

	Zobowiązanie w 2011 r.	Zawinięcia PI	PI poddane inspekcji	Zawinięcia PII	PII poddane inspekcji	PI+PII poddane inspekcji
Dania	588	196	173	320	209	382
Estonia	328	68	65	134	120	185
Łotwa	430	71	66	187	180	246
Litwa	347	66	62	125	120	182
Polska	531	156	139	324	293	432
Ogółem	2224	557	505	1090	713	1427

Tabela 5 Ogólny trend dotyczący inspekcji i zmian w rodzajach inspekcji w regionie objętym memorandum paryskim

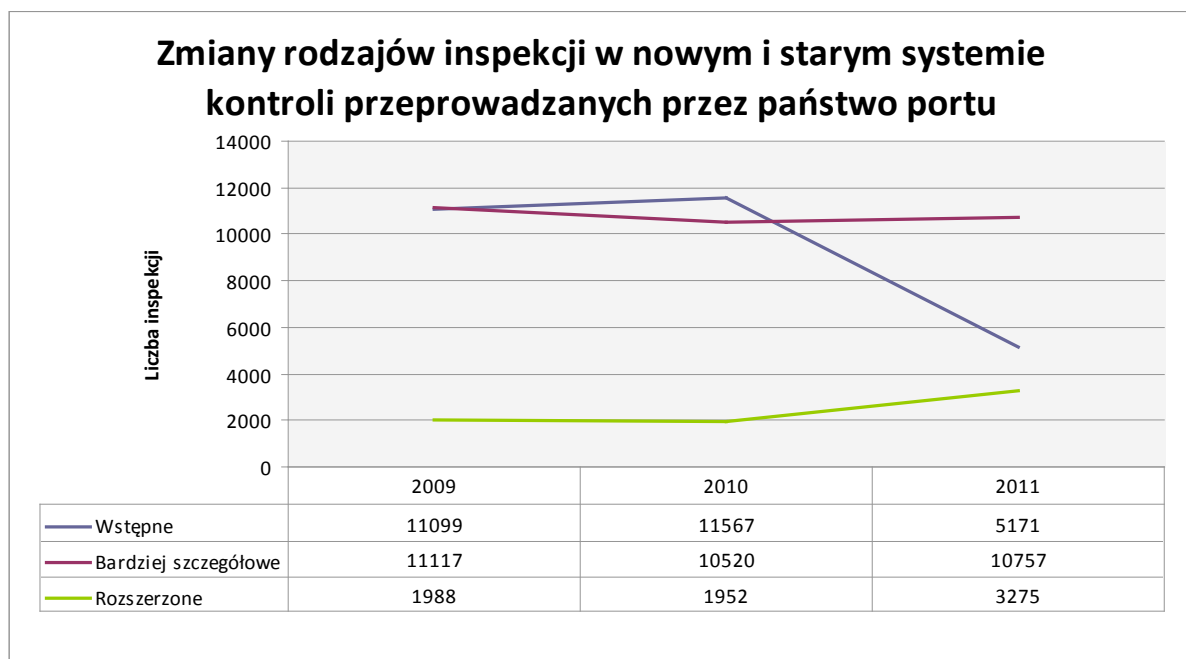


Tabela 6 - Liczba inspektorów PSC w poszczególnych państwach członkowskich

	Liczba inspektorów PSC
Belgia	9
Bulgaria	14
Cypr	11
Dania	27
Estonia	9
Finlandia	23
Francja	84
Niemcy	40
Grecja	51
Islandia	2
Irlandia	22
Włochy	111
Łotwa	9
Litwa	12
Malta	3
Niderlandy	29
Norwegia	79
Polska	16
Portugalia	11
Rumunia	13
Słowenia	4
Hiszpania	96
Szwecja	44
Zjednoczone Królestwo	113
Ogółem	832

Tabela 7 - Zawinięcia i inspekcje na kotwcowiskach

	Liczba zawinięć ogółem	Zawinięcia na kotwcowiskach	Inspekcje na kotwcowiskach	Zawinięcia PI na kotwcowiskach	Inspekcje PI na kotwcowiskach	Zatrzymania PI na kotwcowiskach
Belgia	18649	-		-	-	-
Bulgaria	2633	283	62	18	13	-
Cypr	2304	147	3	25	-	
Dania	8920	1	1	1	1	-
Estonia	3754	-		-	-	-
Finlandia	18229	17	1	1	-	-
Francja	29204	148	10	14	-	-
Niemcy	23330	-		-	-	-
Grecja	18080	2446	210	294	47	-
Islandia	1567	3		-	-	-
Irlandia	7450	5		-	-	-
Włochy	73290	15541	421	5682	53	-
Łotwa	5318	-		-	-	-
Litwa	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Niderlandy	47686	382	17	26	2	-
Norwegia	14201	130	82	12	11	-
Polska	8570	294	23	3	1	-
Portugalia	3189	7	4	3	1	-
Rumunia	3886	829	113	15	4	-
Słowenia	1248	22	11	-	-	-
Hiszpania	38490	1916	113	363	29	1
Szwecja	30168	2		-	-	-
Zjednoczone Królestwo	3851	245	36	182	13	-