



**CONSILIUL
UNIUNII EUROPENE**

**Bruxelles, 22 noiembrie 2012 (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretar General al Comisiei Europene semnat de către dl Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	20 noiembrie 2012
Destinatar:	DI Uwe CORSEPIUS, Secretar General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2012) 660 final
Subiect:	RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU Raport de evaluare a implementării și impactului măsurilor luate în conformitate cu Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul Comisiei COM(2012) 660 final.

Anexă: COM(2012) 660 final

Bruxelles, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**Raport de evaluare a implementării și impactului măsurilor luate în conformitate cu
Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului**

(Text cu relevanță pentru SEE)

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Raport de evaluare a implementării și impactului măsurilor luate în conformitate cu Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Unul dintre cele mai importante elemente ale siguranței maritime este controlul statului portului (PSC), care poate fi definit ca fiind inspecția navelor străine în alte porturi naționale, pentru a verifica dacă competența comandantului și a ofițerilor de la bord, precum și starea unei nave și a echipamentelor acesteia sunt conforme cu cerințele convențiilor internaționale și dacă nava este dotată cu echipaj și operată în conformitate cu dreptul internațional aplicabil.

Regimul UE privind PSC se bazează pe Directiva 2009/16/CE¹, care a reformat și a consolidat legislația anterioară în acest domeniu, introdusă în 1995. Regimul UE este bazat pe structura preexistentă a Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (PMoU). Toate statele membre costiere ale UE, precum și Canada, Rusia, Croația, Islanda și Norvegia sunt părți la PMoU. Comisia și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) colaborează îndeaproape cu PMoU.

Directiva 2009/16/CE a introdus, de la 1 ianuarie 2011, un nou regim de inspecție (NRI) pentru controlul statului portului. Pe lângă acțiunile întreprinse de către statele membre, directiva a fost implementată la nivelul UE prin instituirea unui sistem de raportare a rezultatelor inspecțiilor PSC (baza de date THETIS). Sistemul THETIS a fost elaborat de către Comisie în strânsă cooperare cu EMSA, care operează acest sistem în numele Comisiei.

Directiva 2009/16/CE prevede mai multe cerințe noi în domeniul PSC, precum și criterii comune și proceduri armonizate pentru controlul navelor, și vizează inspecția tuturor navelor în funcție de profilul lor de risc, navele care prezintă un risc mai ridicat fiind inspectate mai des.

În conformitate cu articolul 35, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului până la 30 iunie 2012 cu privire la implementarea directivei și, în special, cu privire la îndeplinirea obligațiilor de inspecție globale ale Comunității și a obligațiilor de inspecție ale fiecărui stat membru (articolele 5, 6, 7 și 8). De asemenea, articolul 35 impune Comisiei să raporteze numărul de inspectori PSC din fiecare stat membru și numărul de inspecții efectuate, și să precizeze dacă consideră necesară propunerea unei directive de modificare sau a altor acte legislative suplimentare în acest domeniu.

¹ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformată) (JO L 136, 28.5.2009, p. 57).

2. METODA DE EVALUARE

Implementarea directivei de către statele membre implică elemente juridice, operaționale și tehnice:

- Implementarea juridică se realizează prin transpunerea oficială a directivei și aplicarea legislației naționale secundare.
- Implementarea operațională se realizează prin asigurarea inspecției periodice a tuturor navelor care fac escală în porturi și zone de ancoraj din UE și prin respectarea procedurilor și cerințelor directivei.
- Implementarea tehnică presupune crearea și exploatarea bazei de date THETIS și a infrastructurii informatice necesare pentru înregistrarea informațiilor cu privire la escalele navelor², prevăzute la articolul 24 din directivă.

Pentru a întocmi prezentul raport, Comisia a solicitat statelor membre să furnizeze informații privind transpunerea și implementarea directivei. În plus, Comisia a însărcinat EMSA să efectueze o serie de inspecții în statele membre, pentru a sprijini Comisia la evaluarea implementării directivei.

3. MODIFICĂRI INTRODUSE DE DIRECTIVA 2009/16/CE

Directiva 2009/16/CE a introdus următoarele modificări esențiale ale regimului UE privind PSC.

3.1. Inspectarea tuturor navelor eligibile

Directiva 2009/16/CE prevede inspectarea tuturor navelor eligibile care intră în porturile UE, spre deosebire de cerința anterioară (în temeiul Directivei 95/21/CE, astfel cum a fost modificată), care impunea autorităților PSC naționale să inspecteze 25 % dintre navele care intră în porturile lor. În cadrul noului regim de inspecție (NRI), selectarea navelor are loc prin intermediul unui sistem detaliat al profilului de risc al navelor (SRP: *Ship Risk Profile*). Fiecare navă este încadrată într-una din categoriile: „risc ridicat”, „risc scăzut” sau „risc normal”.

Frecvența inspecțiilor depinde de SRP:

- navele cu „risc ridicat” trebuie să facă obiectul unor inspecții periodice la fiecare 5-6 luni,
- navele cu „risc normal” la fiecare 10-12 luni și
- navele cu „risc scăzut” la fiecare 24-36 de luni.

² În conformitate cu articolul 24 alineatul (2) din Directiva 2009/16/CE, statele membre se vor asigura că informațiile despre portul de escală sunt transferate într-un termen rezonabil către baza de date THETIS, prin intermediul sistemului comunitar de schimb de informații maritime „SafeSeaNet”, menționat la articolul 3 litera (s) din Directiva 2002/59/EC, pentru a permite autorității PSC să selecteze navele care vor face obiectul unei inspecții.

Atunci când o anumită navă devine eligibilă pentru inspecție (spre exemplu, în cazul unei nave cu risc normal, la 10 luni de la ultima inspecție) în conformitate cu frecvențele stabilite mai sus, aceasta este desemnată ca având gradul de prioritate II și poate fi inspectată. Atunci când perioada de timp calculată pe baza SRP expiră (în cazul unei nave cu risc normal, la 12 luni de la ultima inspecție), nava în cauză devine o navă cu gradul de prioritate I și trebuie să fie inspectată.

SRP este stabilit luând în considerare 7 criterii, și anume: (i) tipul de navă, (ii) vechimea navei, (iii) pavilionul (listă neagră, gri sau albă, astfel cum sunt definite de către PMoU), (iv) organizația recunoscută, (v) performanța companiei, (vi) numărul deficiențelor înregistrate în cadrul fiecărei inspecții efectuate asupra navei în ultimele 36 de luni și (vii) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni.

Pot fi efectuate trei tipuri de inspecție: „inițială”, „mai detaliată” sau „extinsă”. Ca regulă generală, navele cu risc ridicat sunt supuse unei inspecții extinse, în timp ce navele cu risc normal și cele cu risc scăzut fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai detaliate.

3.2. Performanța statului de pavilion

Unul dintre criteriile de determinare a profilului de risc (SRP) al unei nave este performanța statului de pavilion. Regulamentul (UE) nr. 801/2010 al Comisiei³ din 13 septembrie 2010 pune în aplicare articolul 10 alineatul (3) din Directiva 2009/16/CE în ceea ce privește criteriile privind statul de pavilion. În cadrul acestui sistem, statele de pavilion sunt clasificate pe lista neagră, gri sau albă, în funcție de numărul total de inspecții și rețineri într-o perioadă de trei ani ale navelor aflate sub pavilionul lor și care operează în regiunea aflată în domeniul de aplicare a PMoU. Clasificarea se actualizează anual.

3.3. Performanța companiei

Parametrul performanței companiei (care nu a fost luat în considerare în cadrul fostului regim de inspecție) se bazează pe numărul de inspecții, rețineri și deficiențe înregistrate cu privire la navele aparținând aceleiași companii [responsabilă pentru respectarea de către navă a Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor (ISM)]. Performanța companiilor poate fi clasificată după cum urmează: „ridicăta”, „medie”, „scăzută” și „foarte scăzută”. Regulamentul (UE) nr. 802/2010 al Comisiei⁴ din 13 septembrie 2010 a fost adoptat pentru a stabili criteriile de determinare a performanței companiei. Eficacitatea operațională a acestui regulament se află în prezent în curs de evaluare.

3.4. Informații privind ora efectivă de sosire și, respectiv, de plecare a navelor care fac escală în porturile și zonele de ancoraj în cauză

Directiva prevede că baza de date THETIS primește informații cu privire la escalele navelor de la sistemul SafeSeaNet, ceea ce permite planificarea și programarea inspecțiilor PSC. Baza de date pentru inspecții precedentă (SIRENAC) nu prezenta această caracteristică. SafeSeaNet a fost creat⁵ sub forma unei platforme europene centralizate pentru schimbul de date din

³ JO L 241, 14.9.2010, p. 1.

⁴ JO L 241, 14.9.2010, p. 4.

⁵ Prin Directiva 2002/59/CE din 27.6.2002, astfel cum a fost modificată.

domeniul maritim, care să permită statelor membre ale UE, Norvegiei și Islandei să furnizeze și să primească informații cu privire la nave, mișcările navelor și încărcăturile periculoase.

Importanța acestei caracteristici pentru noul regim privind PSC este esențială, deoarece planificarea inspecțiilor și respectarea obligațiilor de inspecție de către statele membre se bazează pe cunoașterea imediată și completă a informațiilor referitoare la profilurile de risc (SRP) ale navelor care fac escală în porturile lor.

3.5. Inspecțiile în zonele de ancoraj

Un alt element nou introdus prin Directiva 2009/16/CE este posibilitatea de inspecție a navelor într-o zonă de ancoraj în care are loc o „interfață navă/port”. Aceasta necesită norme și resurse suplimentare pentru efectuarea inspecțiilor.

3.6. Refuzarea accesului

În temeiul Directivei 2009/16/CE, regula de refuzare (interzicere) a accesului în urma unor rețineri multiple a fost extinsă pentru a include statele de pavilion înscrise pe lista gri și toate tipurile de nave. NRI prevede că, dacă o navă aflată sub pavilionul unui stat care figurează pe „lista neagră” a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni, navei respective i se va interzice accesul. În cazul unei nave aflată sub pavilionul unui stat ce figurează pe „lista gri”, mai mult de două rețineri în ultimele 24 de luni vor antrena, de asemenea, interzicerea accesului acestei nave. În cadrul noului regim privind PSC, sunt introduse duratele minime de interzicere a accesului: 3 luni pentru prima interzicere, 12 luni pentru a doua interzicere și 24 de luni pentru a treia interzicere. A treia interzicere nu poate fi revocată decât dacă sunt îndeplinite anumite condiții și dacă se efectuează o nouă inspecție în cursul perioadei de interzicere de 24 de luni. Orice reținere după a treia interzicere conduce la interzicerea permanentă a accesului navei în orice port din UE.

4. IMPLEMENTAREA DIRECTIVEI

4.1. Implementarea juridică – Transpunerea în legislația națională

Directiva 2009/16/CE a intrat în vigoare la 17 iunie 2009, iar statele membre au avut obligația de a transpune directiva în legislația națională până la 1 ianuarie 2011.

Statele membre necostiere nu au fost obligate să transpună directiva. Numai Slovacia a implementat directiva⁶, iar patru state membre (Ungaria, Luxemburg, Austria și Republica Cehă) au declarat în mod oficial că nu o vor transpune.

Dintre cele 23 de state membre, numai circa o jumătate au notificat toate măsurile de transpunere aproximativ la timp, și anume în trei luni de la termenul-limită de transpunere. În consecință, NRI nu a putut să își producă pe deplin efectele de la 1 ianuarie 2011. Comisia a deschis proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva tuturor statelor membre care nu au respectat termenul-limită de transpunere, iar la ora actuală transpunerea integrală este aproape realizată.

⁶ Deși Slovacia a transpus directiva, întrucât nu are porturi maritime, nu există informații privind implementarea. Prin urmare, prezentul raport se referă la implementarea de către cele 22 de state membre costiere ale UE și/sau (după caz) la cele 27 de state care sunt părți la PMoU.

În prezent, serviciile Comisiei analizează conformitatea cu legislația UE a măsurilor notificate. În plus, EMSA a început să efectueze vizite suplimentare în statele membre, pentru a verifica implementarea (aproximativ 5 vizite pe an).

4.2. Măsuri de transpunere, legislația UE

Pe lângă regulamentele Comisiei⁷ adoptate cu privire la criteriile referitoare la performanța statului de pavilion și la performanța companiei, utilizate pentru determinarea profilurilor de risc ale navelor (SRP), a fost adoptat, de asemenea, Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei⁸ din 20 mai 2010 de punere în aplicare a articolului 14 din Directiva 2009/16/CE privind aspectele care trebuie controlate în cadrul unei inspecții extinse.

4.3. Implementarea operațională

NRI vizează eliminarea transportului maritim ce nu corespunde standardelor prin creșterea frecvenței inspecțiilor navelor care nu îndeplinesc standardele, urmărind în același timp reducerea frecvenței inspecțiilor navelor care respectă standardele de calitate. În acest scop este necesar un sistem de gestionare a informațiilor (THETIS) care nu doar colectează și diseminează date referitoare la PSC, dar are și capacitatea de a calcula, pe baza acestor date, criteriile necesare pentru a ghida selectarea navelor în vederea efectuării inspecțiilor PSC în statele membre. Sistemul SafeSeaNet furnizează bazei de date THETIS toate informațiile privind sosirea și plecarea navelor din toate porturile și zonele de ancoraj ale UE.

4.4. Implementarea tehnică

Înainte de 1 ianuarie 2011, EMSA a organizat o campanie de sensibilizare pentru a spori gradul de familiarizare cu noile obligații de raportare ale statelor membre și ale industriei.

O interfață tehnică între cele două sisteme (THETIS și SafeSeaNet), care permite înregistrarea în THETIS a informațiilor privind escalele navelor, a fost instituită în noiembrie 2010. THETIS a devenit pe deplin operațională la 15 decembrie 2010. Înainte de această dată, EMSA a asigurat instruirea utilizatorilor THETIS.

După demararea operațiunilor THETIS (1 ianuarie 2011) s-a înființat un birou de asistență, care de atunci oferă sprijin și asistență tehnică utilizatorilor THETIS. În 2011, numărul total al solicitărilor primite s-a ridicat la 2331, durata medie de procesare a solicitărilor fiind de 1,3 ore.

În cursul primului trimestru al anului 2011, majoritatea statelor membre au finalizat implementarea națională a sistemelor referitoare la escalele portuare. Pentru a evalua caracterul complet al informațiilor privind escalele navelor înregistrate în THETIS în 2011, EMSA a desfășurat un exercițiu de comparare a escalelor navelor, comparând numărul de escale înregistrate în THETIS, în SafeSeaNet și în Lloyd's List Intelligence (un furnizor de servicii comerciale). Au fost constatate următoarele rezultate:

- Majoritatea statelor membre au finalizat implementarea națională a interfeței THETIS – SafeSeaNet în cursul primului trimestru al anului 2011. Prin urmare,

⁷ Regulamentele (UE) nr. 801/2010 și (UE) nr. 802/2010.

⁸ JO L 125, 21.5.2010, p. 2.

începând din aprilie 2011, în cazul majorității statelor membre s-a constatat o execuție mai coerentă a transferului de informații de la THETIS către SafeSeaNet;

- Finlanda a finalizat implementarea națională a interfeței THETIS-SafeSeaNet la mijlocul lunii iunie 2011;
- Până la sfârșitul anului 2011, Regatul Unit nu finalizase încă implementarea națională a interfeței THETIS-SafeSeaNet. În consecință, informațiile transmise de Regatul Unit cu privire la escalele navelor și înregistrate în THETIS în anul 2011 se limitează numai la intrări care au fost introduse manual și nu reflectă situația reală.

5. ELEMENTE-CHEIE ÎN IMPLEMENTAREA DIRECTIVEI

Prezentul raport analizează și evaluează următoarele aspecte într-un mod mai aprofundat.

5.1. Obligațiile de inspecție globale ale UE

În conformitate cu articolul 5 din Directiva 2009/16/CE, fiecare stat membru trebuie să își îndeplinească obligațiile anuale de inspecție prin:

- (a) inspectarea tuturor navelor cu gradul de prioritate I care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj, precum și
- (b) efectuarea unui număr de inspecții (ale navelor cu gradul de prioritate I și II) în fiecare an, corespunzând cel puțin cotei care îi revine din numărul total de inspecții ce trebuie efectuate anual în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a PMoU.

Numărul de inspecții care trebuie să fie efectuate de autoritățile naționale (cota echitabilă) este determinat în conformitate cu un mecanism interimar stabilit de PMoU. De la 1 ianuarie 2014, aceste informații se vor baza în întregime pe informațiile din baza de date THETIS. Tabelul 1 din anexă stabilește cota de inspecții pentru 2011 a fiecărui stat care este parte la PMoU.

Pe baza informațiilor din baza de date THETIS, Comisia poate concluziona că, în mod global, obligațiile de inspecție au fost îndeplinite.

5.2. Respectarea de către statele membre a obligațiilor anuale de inspecție și analiza implementării articolelor 6, 7 și 8 din Directiva 2009/16/CE

În timp ce articolul 5 din Directiva 2009/16/CE definește obligațiile de inspecție, articolele 6, 7 și 8 stabilesc modalitățile de respectare a acestor obligații de către statele membre.

5.2.1 Obligațiile de inspecție și inspecțiile cu gradul de prioritate I neefectuate (articolul 6)

Articolul 6 din directivă conține dispoziții aplicabile statelor membre care nu efectuează inspecțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) (inspecția tuturor navelor cu gradul de prioritate I care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj). Un stat membru aflat în această situație își respectă obligațiile atâta timp cât inspecțiile neefectuate nu depășesc:

- (a) 5 % din numărul total de inspecții ale navelor cu gradul de prioritate I și cu risc ridicat ((NRR) și
- (b) 10 % în cazul celorlalte nave cu gradul de prioritate I care fac escală în porturi și zone de ancoraj.

În 2011, 12⁹ state membre ale UE (dintr-un total de 22) erau în această situație¹⁰. Tabelul 2 prezintă obligațiile și numărul de inspecții efectuate de statele membre cărora li se aplică articolul 6.

Ca o observație preliminară, Comisia constată că, deși obligațiile de inspecție globale au fost îndeplinite, se pare că există un număr de probleme de implementare în unele state membre, care trebuie să fie abordate. Numărul de inspecții cu gradul de prioritate I neefectuate din unele state membre provoacă o îngrijorare deosebită.

5.2.2 *Numărul total al escalelor navelor cu gradul de prioritate I depășește cota de inspecții a statului membru [articolul 7 alineatul (1)]*

Articolul 7 alineatul (1) din directivă se referă la așa-numitele state membre „suprasolicitate”, în care numărul escalelor navelor cu gradul de prioritate I depășește cota de inspecții. În 2011, 5¹¹ state membre ale UE erau în această situație. În acest caz, articolul prevede că se consideră că un stat membru își respectă obligațiile:

- (c) dacă numărul de inspecții cu gradul de prioritate I efectuate de statul membru respectiv este corespunzător cel puțin cotei de inspecții și
- (d) dacă navele rămase neinspectate nu depășesc 30 % din numărul total de nave cu gradul de prioritate I care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj.

Tabelul 3 prezintă obligațiile și numărul de inspecții efectuate de aceste state membre „suprasolicitate”. În această privință, Comisia constată din nou numărul de inspecții cu gradul de prioritate I neefectuate.

5.2.3 *Numărul total al escalelor navelor cu gradul de prioritate I și II este mai mic decât cota de inspecții a statului membru [articolul 7 alineatul (2)]*

Articolul 7 alineatul (2) se referă la așa-numitele state membre „subsolicitate”, în care numărul total al escalelor navelor cu gradul de prioritate I și II este mai mic decât cota de inspecții. În 2011, 5¹² state membre ale UE erau în această situație. În acest caz, se consideră că statul membru își respectă obligațiile atunci când:

- (e) inspectează toate navele cu gradul de prioritate I și
- (f) inspectează cel puțin 85 % din navele cu gradul de prioritate II.

⁹ Belgia, Bulgaria, Cipru, Finlanda, Germania, Malta, Țările de Jos, Portugalia, România, Slovenia, Suedia și Regatul Unit.

¹⁰ Aceasta se aplică, de asemenea, Croației, Islandei, Norvegiei și Federației Ruse.

¹¹ Franța, Grecia, Irlanda, Italia și Spania.

¹² Danemarca, Estonia, Letonia, Lituania și Polonia.

Tabelul 4 prezintă obligațiile și numărul de inspecții efectuate de aceste state membre „subsolicitate”. În această privință, Comisia constată că aceste state membre au îndeplinit obligațiile necesare referitoare la inspecțiile cu gradul de prioritate I și că aproape toate statele respective au efectuat numărul necesar de inspecții cu gradul de prioritate II.

În ceea ce privește inspecțiile cu gradul de prioritate I neefectuate indicate mai sus, Comisia/EMSA vor colabora cu statele membre în cauză pentru a analiza motivele acestor probleme, luând în considerare adaptarea la NRI. Fiecare stat membru trebuie să efectueze numărul de inspecții care i-a fost atribuit; în caz contrar, principiul cotei echitabile este periclitat.

5.2.4 Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale (articolul 8)

Articolul 8 alineatul (1) prevede că statelor membre le este permis să amâne desfășurarea unei inspecții cu gradul de prioritate I fie până la următoarea sosire a navei în același stat membru (cu condiția ca escaleta să aibă loc în termen de 15 zile și ca nava să nu facă escaleta în niciun alt port din UE), fie până la următorul port din UE (cu condiția ca escaleta să aibă loc în termen de 15 zile și ca statul în care este situat următorul port să fi acceptat să efectueze inspecția).

În 2011, 190 de solicitări de acest tip au fost înregistrate în THETIS de către 18 state membre. 153 (80,5 %) dintre aceste solicitări au fost acceptate de către statele membre destinate și inspecția a fost realizată.

În plus, articolul 8 alineatul (2) prevede circumstanțe excepționale, în care neefectuarea unei inspecții cu gradul de prioritate I poate fi justificată. Aceste circumstanțe sunt considerate a fi următoarele: cazul în care, în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului, a portului și a mediului marin, precum și cazul în care escaleta navei are loc numai pe timp de noapte.

Dintre cele 1614 inspecții cu gradul de prioritate I neefectuate în mod justificat care au fost înregistrate în THETIS în 2011 de către statele care sunt părți la PMoU, 121 (7,5 %) au fost explicate prin existența unui risc, 582 (36 %) au fost legate de escale ale navelor pe timp de noapte, 799 (49,5 %) au fost atribuite duratei scurte a escalelor într-o zonă de ancoraj și 112 (7,0 %) au fost motivate prin „inexactitate de natură tehnică”. Opțiunea „inexactitate de natură tehnică” a fost introdusă în faza inițială a funcționării bazei de date THETIS pentru probleme legate de introducerea treptată a sistemului și/sau pentru alte motive nedefinite. Această opțiune nu mai există.

5.3. Numărul și tipul inspecțiilor efectuate

Tabelul 5 furnizează o reprezentare grafică a tendințelor privind tipurile de inspecții (inițială – mai detaliată – extinsă) din regiunea aflată în domeniul de aplicare a PMoU, în perioada 2009-2011. Numărul mai mare de inspecții extinse sugerează că în cadrul noului regim de inspecție (NRI) se efectuează controale mai aprofundate.

5.4. Numărul de inspectori PSC din fiecare stat membru

Articolul 4 din directivă impune statelor membre să mențină autoritățile competente corespunzătoare, care trebuie să dispună de numărul necesar de inspectori calificați pentru

inspecția navelor. Tabelul 6 indică numărul de inspectori PSC din fiecare stat membru. Cifrele variază între statele membre, deoarece nu toate posturile sunt posturi echivalente cu normă întreagă. Comisia constată că, în general, statele membre mențin un număr corespunzător de inspectori pentru efectuarea inspecțiilor necesare.

5.5. Refuzarea accesului

În cursul anului 2011, statele membre ale UE au impus 18 ordine de refuzare a accesului. Din cele 18, 16 au fost impuse ca urmare a unor rețineri multiple, 1 ca urmare a neefectuării escalei pe șantierele de reparare indicate și 1 ca urmare a refuzului de a se conforma unui ordin de reținere¹³.

5.6. Inspecțiile în zonele de ancoraj

Directiva 2009/16/CE prevede că o navă poate fi inspectată într-o zonă de ancoraj din cadrul jurisdicției portului. Tabelul 7 din anexă furnizează informații privind implementarea acestor cerințe în 2011. În anumite state, numărul mare al inspecțiilor cu gradul de prioritate I neefectuate în zonele de ancoraj reprezintă o îngrijorare deosebită. Această chestiune va trebui să fie clarificată cu statele membre.

5.7. Probleme/chestiuni semnalate de statele membre

În cadrul evaluării sale, Comisia a trimis statelor membre un chestionar în care autoritățile naționale au fost invitate să indice deficiențele directivei sau posibile îmbunătățiri ale acesteia. Mai multe state membre au profitat de această posibilitate.

Principalele aspecte ridicate au fost următoarele:

- Directiva permite amânarea inspecțiilor cu gradul de prioritate I în circumstanțe excepționale; această posibilitate nu există pentru inspecțiile cu gradul de prioritate II care nu sunt obligatorii. Cu toate acestea, în cazul în care un stat membru este „subsolicitat” în sensul articolului 7 alineatul (2) din directivă, trebuie (de facto) să trateze inspecțiile cu gradul de prioritate II ca fiind obligatorii. Mai multe state membre solicită ca posibilitatea amânării inspecțiilor să fie aplicată și inspecțiilor cu gradul de prioritate II care sunt „obligatorii”.
- Articolul 8 alineatul (3) litera (b) permite neefectuarea unei inspecții într-o zonă de ancoraj dacă durata vizitei navei este „prea mică”. Unele state membre au solicitat ca această posibilitate să fie extinsă asupra porturilor.
- Conform articolului 15 din Directiva 2002/59/CE, statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerinței de notificare a mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord; unele state membre au sugerat că această derogare ar trebui să fie extinsă la PSC.
- Unele state membre au indicat că cerințele Directivelor 2002/59/CE și 2009/20/CE privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime nu sunt incluse în THETIS și că acest aspect ar trebui să fie luat în considerare.

¹³ Articolul 21 alineatul (4) din directivă

- În situația în care gradul de prioritate al unui vas se schimbă în timp ce acesta se află în port, unele state membre au propus ca THETIS să avertizeze statul în cauză și ca statul să dispună de o perioadă de grație astfel încât această inspecție neefectuată să nu îi fie imputată.
- Anexa III la directivă include o listă de informații care trebuie să fie furnizate în notificarea de sosire a unei nave. Statele membre au propus ca cerința (f) „data ultimei inspecții extinse efectuate în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris” să fie eliminată, întrucât această informație este deja inclusă în THETIS.

În prezent, Comisia examinează problemele identificate în cursul implementării, precum și chestiunile subliniate de către statele membre, și analizează dacă este necesar să se modifice Directiva 2009/16/CE. În special, Comisia va cerceta (împreună cu EMSA) dacă acestea sunt anomalii statistice legate de primul an de implementare sau dacă sunt inerente sistemului și dacă vor avea impact asupra aceluiași state membre în fiecare an.

6. CONCLUZII

6.1. Rezultatul acțiunilor de implementare

Implementarea directivei a necesitat eforturi și resurse financiare substanțiale din partea statelor membre și la nivelul UE. Ca urmare a acestor eforturi, directiva a fost implementată în mare parte la începutul anului 2011. Impresia generală a Comisiei este că directiva este în esență implementată. Orice deficiențe juridice, tehnice și operaționale identificate vor fi tratate de Comisie în timp util.

6.2. Impactul asupra siguranței maritime, eficienței transporturilor maritime și prevenirii poluării

NRI prevede inspecția tuturor navelor eligibile care intră în porturile și zonele de ancoraj ale UE și un sistem bazat în mai mare măsură pe riscuri pentru selectarea navelor în vederea efectuării inspecțiilor, în vreme ce informațiile în timp real cu privire la escalele navelor oferă capacități îmbunătățite de a lua decizii în legătură cu navele care trebuie inspectate.

În general, statele membre ale UE și-au respectat obligațiile de inspecție. În comparație cu anii precedenți, în anul 2011 numărul total de inspecții care trebuiau efectuate a scăzut. În consecință, au fost efectuate inspecții de calitate superioară, care s-au concentrat pe navele care nu îndeplinesc standardele. Aceasta înseamnă că resursele PSC sunt concentrate pe inspectarea navelor de calitate inferioară și că inspecțiile efectuate sunt mai aprofundate.

6.3. Evoluții viitoare

Așa cum s-a menționat anterior, ținând cont de chestiunile identificate în cursul implementării și comunicate Comisiei de către statele membre, în prezent Comisia evaluează dacă este necesar să se modifice directiva.

În următorii ani se așteaptă ca regimul UE privind PSC să se adapteze la cerințele viitoare care pot rezulta, printre altele, din convențiile internaționale, pe măsură ce acestea intră în vigoare și devin instrumente relevante în sensul Directivei 2009/16/CE.

THETIS va trebui să susțină apropiata intrare în vigoare a Convenției privind munca din domeniul maritim, din 2006 (MLC 2006) și a Directivei 2009/13/CE¹⁴ care este legată de aceasta. O propunere a Comisiei de modificare a Directivei 2009/16/CE în această privință este discutată în prezent de către Parlamentul European și Consiliu¹⁵.

În plus, odată cu intrarea în vigoare a Convenției OMI privind gestionarea apei de balast (BWM 2004), se preconizează că aplicarea acesteia va fi efectuată în contextul Directivei 2009/16/CE și al THETIS.

¹⁴ JO L 124, 20.5.2009, p. 30.

¹⁵ COM(2012)129, 23.3.2012.

Anexă

Tabelele menționate în raport*

Întrucât directiva se referă la regiunea aflată în domeniul de aplicare a PMoU, aceste tabele includ, după caz, date referitoare la state care nu sunt membre ale UE.

Tabelul 1 – Obligații de inspecție ale statelor care sunt părți la PMoU

	Totalul escalelor înregistrate în THETIS în 2011	Nave înregistrate în THETIS în 2011	Procent în 2011	Obligații în 2011 în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) litera (b)
Belgia	23233	5255	6,30%	1168
Bulgaria	2909	1277	1,69%	313
Canada	913	872	3,48%	645
Croația	1927	624	1,10%	203
Cipru	2410	800	1,20%	223
Danemarca	8387	2053	3,18%	588
Estonia	5096	1507	1,77%	328
Finlanda	12727	1170	1,75%	324
Franța	27654	5447	7,04%	1305
Germania	27503	4941	6,35%	1177
Grecia	20314	3295	3,18%	590
Islanda	1935	322	0,31%	58
Irlanda	9528	1139	1,45%	268
Italia	31810	5049	6,49%	1203
Letonia	7149	1965	2,32%	430
Lituania	4080	1605	1,87%	347
Malta	2607	819	1,80%	333
Țările de Jos	42686	7235	8,24%	1527
Norvegia	14391	1514	3,08%	570
Polonia	11034	2380	2,86%	531
Portugalia	3683	1536	3,10%	574
România	4087	1703	2,32%	430
Federația Rusă	16728	3403	3,34%	618
Slovenia	1417	612	0,88%	163
Spania	31865	6234	10,58%	1960
Suedia	24680	2567	3,28%	608
Regatul Unit	4266	2231	11,04%	2046
Total	345019	67555	100%	18530

*(Sursa tuturor tabelor: EMSA)

Tabelul 2 Obligații și inspecții în conformitate cu articolul 6 din Directiva 2009/16/CE

	Obligații în 2011	Escale ale navelor cu gradul de prioritate I	Nave cu gradul de prioritate I inspectate	Escale ale navelor cu gradul de prioritate II	Nave cu gradul de prioritate II inspectate	Nave cu gradul de prioritate I și II inspectate
Belgia	1168	521	475	1082	496	971
Bulgaria	313	290	273	310	255	528
Cipru	223	207	52	232	73	125
Finlanda	324	94	78	527	238	316
Germania	1177	559	517	964	887	1404
Islanda	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Țările de Jos	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norvegia	570	374	234	811	360	594
Portugalia	574	263	239	397	206	445
România	430	374	339	467	437	776
Slovenia	163	98	97	149	143	240
Suedia	608	166	130	650	226	356
Regatul Unit	2046	1634	765	1773	776	1541
Total	9514	6252	4429	9684	4742	9171

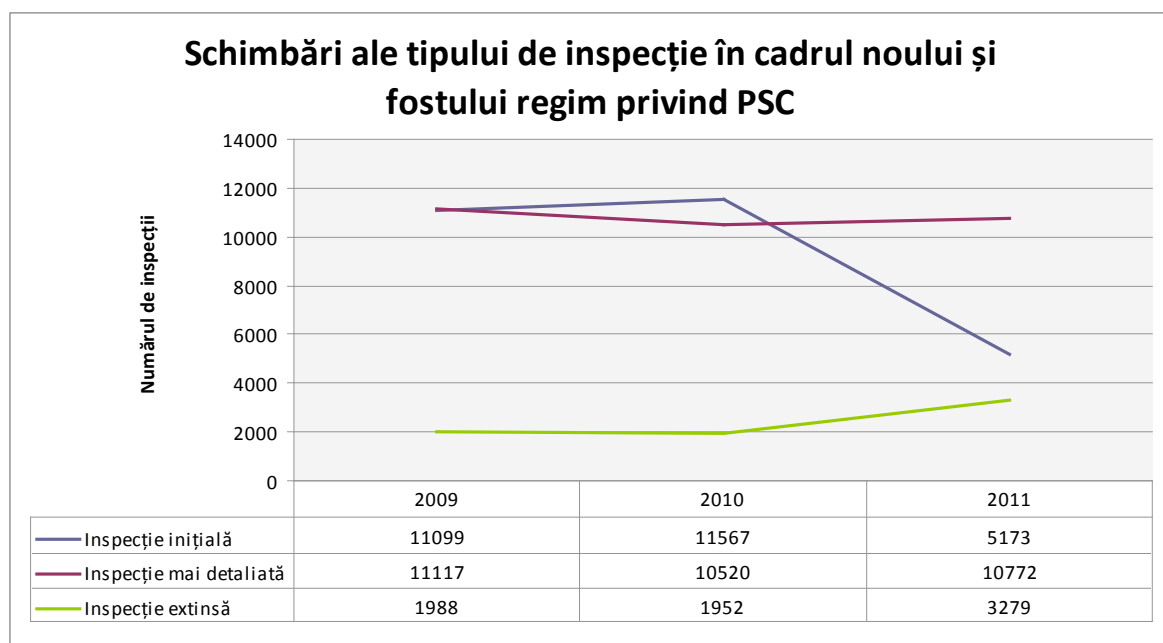
Tabelul 3 Obligații și inspecții în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din Directiva 2009/16/CE

	Obligații în 2011	Escale ale navelor cu gradul de prioritate I	Nave cu gradul de prioritate I inspectate	Escale ale navelor cu gradul de prioritate II	Nave cu gradul de prioritate II inspectate	Nave cu gradul de prioritate I și II inspectate
Franța	1305	1314	492	2300	733	1225
Grecia	590	1469	656	2836	334	990
Irlanda	268	562	81	475	153	234
Italia	1203	1464	1084	3440	622	1706
Spania	1960	2513	1216	3537	511	1727
Total	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Tabelul 4 Obligații și inspecții în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2009/16/CE

	Obligații în 2011	Escale ale navelor cu gradul de prioritate I	Nave cu gradul de prioritate I inspectate	Escale ale navelor cu gradul de prioritate II	Nave cu gradul de prioritate II inspectate	Nave cu gradul de prioritate I și II inspectate
Danemarca	588	196	173	320	209	382
Estonia	328	68	65	134	120	185
Letonia	430	71	66	187	180	246
Lituania	347	66	62	125	120	182
Polonia	531	156	139	324	293	432
Total	2224	557	505	1090	713	1427

Tabelul 5 Tendințe generale ale inspecțiilor și schimbări ale tipurilor de inspecții în regiunea aflată în domeniul de aplicare a PmoU



Tabelul 6 – Numărul de inspectori PSC din fiecare stat

	Numărul de inspectori PSC
Belgia	9
Bulgaria	14
Cipru	11
Danemarca	27
Estonia	9
Finlanda	23
Franța	84
Germania	40
Grecia	51
Islanda	2
Irlanda	22
Italia	111
Letonia	9
Lituania	12
Malta	3
Țările de Jos	29
Norvegia	79
Polonia	16
Portugalia	11
România	13
Slovenia	4
Spania	96
Suedia	44
Regatul Unit	113
Total	832

Tabelul 7 - Escale și inspecții în zone de ancoraj

	Totalul escalelor	Escale în zone de ancoraj	Inspecții în zone de ancoraj	Escale ale navelor cu gradul de prioritate I în zone de ancoraj	Inspecții ale navelor cu gradul de prioritate I în zone de ancoraj	Rețineri ale navelor cu gradul de prioritate I în zone de ancoraj
Belgia	18649	-		-	-	-
Bulgaria	2633	283	62	18	13	-
Cipru	2304	147	3	25	-	
Danemarca	8920	1	1	1	1	-
Es tonia	3754	-		-	-	-
Finlanda	18229	17	1	1	-	-
Franța	29204	148	10	14	-	-
Germania	23330	-		-	-	-
Grecia	18080	2446	210	294	47	-
Islanda	1567	3		-	-	-
Irlanda	7450	5		-	-	-
Italia	73290	15541	421	5682	53	-
Letonia	5318	-		-	-	-
Lituania	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Țările de Jos	47686	382	17	26	2	-
Norvegia	14201	130	82	12	11	-
Polonia	8570	294	23	3	1	-
Portugalia	3189	7	4	3	1	-
România	3886	829	113	15	4	-
Slovenia	1248	22	11	-	-	-
Spania	38490	1916	113	363	29	1
Suedia	30168	2		-	-	-
Regatul Unit	3851	245	36	182	13	-