



**RADA
EURÓPSKEJ ÚNIE**

**V Bruseli 22. novembra 2012 (22.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	20. novembra 2012
Komu:	Uwe CORSEPIUS, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2012) 660 final
Predmet:	SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE Správa o posúdení vykonávania a vplyvu opatrení prijatých podľa smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole

Delegáciám v prílohe zasielame dokument Komisie COM(2012) 660 final.

Príloha: COM(2012) 660 final

V Bruseli 16. 11. 2012
COM(2012) 660 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**Správa o posúdení vykonávania a vplyvu opatrení prijatých podľa smernice 2009/16/ES
o štátnej prístavnej kontrole**

(Text s významom pre EHP)

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Správa o posúdení vykonávania a vplyvu opatrení prijatých podľa smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole

(Text s významom pre EHP)

1. ÚVOD

Jedným z najdôležitejších prvkov námornej bezpečnosti je štátna prístavná kontrola (PSC), ktorú možno vymedziť ako inšpekciu cudzích lodí v iných vnútroštátnych prístavoch na účel overenia, že odborná spôsobilosť kapitána a dôstojníkov na palube a podmienky lode a jej vybavenia spĺňajú požiadavky medzinárodných dohovorov a že plavidlo je obsadené posádkou a prevádzkuje sa v súlade s príslušnými medzinárodnými právnymi predpismi.

Systém štátnej prístavnej kontroly EÚ vychádza zo smernice 2009/16/ES¹, ktorou sa prepracovali a posilnili predchádzajúce právne predpisy v tejto oblasti zavedené v roku 1995. Systém EÚ je založený na štruktúre Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole (ďalej len „Parížske memorandum“), ktoré existovalo už skôr. Všetky pobrežné členské štáty EÚ, ako aj Kanada, Rusko, Chorvátsko, Island a Nórsko, sú členmi Parížskeho memoranda. Komisia a Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) s Parížskym memorandumom úzko spolupracujú.

Smernica 2009/16/ES zaviedla od 1. januára 2011 nový systém inšpekcií (NIR) pre štátnu prístavnú kontrolu. Smernica sa okrem opatrení prijímaných členskými štátmi vykonávala na úrovni EÚ zavedením systému podávania správ o výsledkoch inšpekcií štátnej prístavnej kontroly (databáza systému THETIS). Systém THETIS vyvinula Komisia v úzkej spolupráci s EMSA; EMSA prevádzkuje systém THETIS menom Komisie.

Smernica 2009/16/ES stanovuje niekoľko nových požiadaviek v oblasti štátnej prístavnej kontroly, ako aj spoločné kritéria a harmonizované postupy pre kontrolu lodí a jej cieľom je inšpekcia všetkých lodí v závislosti od ich rizikového profilu, pričom lode s vyšším rizikom podliehajú častejším inšpekciám.

Článok 35 stanovuje, že Komisia do 30. júna 2012 podá Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní smernice, a najmä o plnení celkového inšpekčného záväzku Spoločenstva a inšpekčného záväzku každého členského štátu (články 5, 6, 7 a 8). V článku 35 sa Komisia tiež žiada, aby podala správu o počte inšpektorov štátnej prístavnej kontroly v každom členskom štáte, počte vykonaných inšpekcií a o tom, či považuje za potrebné navrhnúť zmeny a doplnenia smernice alebo ďalších právnych predpisov v tejto oblasti.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 136, 28.5.2009, s. 57).

2. METÓDA HODNOTENIA

Implementácia smernice členskými štátmi sa týka právnej, prevádzkovej a technickej oblasti:

- Právna implementácia sa dosahuje formálnou transpozíciou smernice a presadzovaním vyplývajúcich vnútroštátnych právnych predpisov.
- Prevádzková implementácia sa dosahuje zabezpečením toho, aby sa na lodiach, ktoré zastavujú v prístavoch a na kotviskách v rámci EÚ, inšpekcia vykonávala pravidelne a s dodržaním postupov a požiadaviek smernice.
- Technická realizácia zahŕňa vytvorenie a prevádzkovanie databázy THETIS a potrebnej počítačovej infraštruktúry pre zaznamenávanie informácií o zastavení lodí² v prístavoch požadované článkom 24 smernice.

Aby Komisia mohla spracovať túto správu, požiadala členské štáty o poskytnutie informácií o transpozícii a implementácii smernice. Okrem toho uložila agentúre EMSA, aby vykonala niekoľko inšpekcii v členských štátoch s cieľom pomôcť pri posúdení implementácie smernice.

3. ZMENY ZAVEDENÉ SMERNICOU 2009/16/ES

Smernicou 2009/16/ES sa zaviedli tieto kľúčové zmeny do systému štátnej prístavnej kontroly EÚ:

3.1. Kompletná inšpekcia

Smernica 2009/16/ES stanovuje, že inšpekcia sa vykonáva na všetkých oprávnených plavidlách, ktoré prichádzajú do prístavov EÚ, čo vyplýva z predchádzajúcej požiadavky (podľa zmenenej a doplnenej smernice 95/21/ES), aby vnútroštátne orgány štátnej prístavnej kontroly vykonávali inšpekciu na 25 % jednotlivých lodí, ktoré prichádzajú do ich prístavov. Podľa nového systému inšpekcie sa cieľové zameranie uskutočňuje pomocou spracovaného systému rizikových profilov lodí (SRP). Pre každú loď sa určuje vysokorizikový profil, nízkorizikový profil alebo štandardný rizikový profil.

Frekvencia inšpekcie závisí od rizikových profilov lodí:

- lode s vysokorizikovým profilom podliehajú pravidelným inšpekciám každých 5 – 6 mesiacov,
- lode so štandardným rizikovým profilom každých 10 – 12 mesiacov a
- lode s nízkorizikovým profilom každých 24 – 36 mesiacov.

Ak sa na konkrétnej lodi má vykonať inšpekcia (napr. v prípade lode so štandardným rizikovým profilom 10 mesiacov po poslednej inšpekcii) podľa vyššie uvedených frekvencií,

² Článok 24 ods. 2 smernice 2009/16/ES stanovuje, že členské štáty zabezpečia, aby sa informácie o zastavení lodí v prístavoch odovzdávali v primeranej lehote do databázy THETIS pomocou systému Spoločenstva na výmenu námorných informácií SafeSeaNet uvedeného v článku 3 písm. s) smernice 2002/59/ES, aby orgán štátnej prístavnej kontroly mohol vybrať lode na inšpekciu.

loď je označená ako loď s faktorom priority II a môže sa na nej vykonať inšpekcia. Keď uplynie lehota vychádzajúca zo systému rizikových profilov (v prípade lode so štandardným rizikovým profilom 12 mesiacov po poslednej inšpekcii), lodi sa prideli faktor priority I a musí sa na nej vykonať kontrola.

Systém rizikových profilov je stanovený s prihliadnutím na 7 kritérií, a to i) typ lode, ii) vek lode, iii) vlajka (čierny, sivý alebo biely zoznam vymedzený Parížskym memorandom), iv) uznaná organizácia, v) výkonnosť spoločnosti, vi) počet nedostatkov zaznamenaných v každej inšpekcii na lodi za predchádzajúcich 36 mesiacov a vii) počet zadržaní za predchádzajúcich 36 mesiacov.

Môžu sa vykonávať tri druhy inšpekcie, a to „úvodná“, „podrobnejšia“ alebo „rozšírená“. Lode s vysokorizikovým profilom obvykle podliehajú rozšírenej inšpekcii, zatiaľ čo lode so štandardným a nízkorizikovým profilom prechádzajú úvodnou alebo podrobnejšou inšpekciou.

3.2. Výkonnosť vlajkového štátu

Jedným z kritérií pre určenie systému rizikových profilov plavidla je úroveň výkonnosti vlajkového štátu. Nariadenie Komisie (EÚ) 801/2010³ z 13. septembra 2010 implementuje článok 10 ods. 3 smernice 2009/16/ES, pokiaľ ide o kritériá vlajkového štátu. Podľa tohto systému sa štáty zaraďujú do klasifikácie čiernych, sivých alebo bielych zoznamov na základe kompletných inšpekcií a zadržaní lodí plávajúcich pod ich vlajkou a prevádzkovaných v oblasti Parížskeho memoranda po dobu troch rokov. Klasifikácia sa každý rok aktualizuje.

3.3. Výkonnosť spoločnosti

Parameter výkonnosti spoločnosti (ktorý nebol zohľadnený v predchádzajúcom systéme inšpekcie) je založený na počte inšpekcií, zadržaní a nedostatkov zaznamenaných na lodiach, ktoré patria tej istej spoločnosti (zodpovednej za Medzinárodný kódex bezpečného riadenia lodí (ISM)). Výkonnosť spoločností možno klasifikovať ako: „vysokú“, „strednú“, „nízku“ a „veľmi nízku“. Nariadenie Komisie (EÚ) 802/2010⁴ z 13. septembra 2010 bolo prijaté s cieľom stanoviť kritéria, podľa ktorých sa určuje výkonnosť spoločnosti. Prevádzková účinnosť tohto nariadenia sa v súčasnosti posudzuje.

3.4. Informácie o skutočných časoch príchodu a odchodu lodí, ktoré zastavujú v prístavoch a na kotviskách

Smernica stanovuje, že databáza THETIS prijíma informácie o zastavení lodí v prístavoch zo systému SafeSeaNet, ktorý umožňuje plánovanie a programovanie inšpekcií štátnej prístavnej kontroly. Táto možnosť v prechádzajúcej databáze inšpekcií (SIRENAC) chýbala. Sieť SafeSeaNet bola vytvorená⁵ ako centralizovaná európska platforma na výmenu námorných údajov, ktorá umožňuje členským štátom EÚ a Nórsku a Islandu poskytovať a prijímať informácie o lodiach, ich pohybe a nebezpečnom náklade.

Význam tohto aspektu pre nový systém štátnej prístavnej kontroly je veľký, pretože plánovanie inšpekčného záväzku a jeho dodržiavanie členskými štátmi je založené

³ Ú. v. EÚ L 241, 14.9.2010, s.1.

⁴ Ú. v. EÚ L 241, 14.9.2010, s. 4.

⁵ Zmenenou a doplnenou smernicou 2002/59/ES z 27. júna 2002.

na bezprostredných a úplných znalostiach informácií o systéme rizikových profilov lodí, ktoré sa zastavujú v ich prístavoch.

3.5. Inšpekcie na kotviskách

Inšpekcia lode sa môže vykonať na kotvisku, kde sa nachádza „prepojenie medzi loďou a prístavom“, čo je ďalší nový prvok zavedený smernicou 2009/16/ES. Vyžaduje si to dodatočné opatrenia a zdroje pre inšpekcie.

3.6. Odmietnutie prístupu

Podľa smernice 2009/16/ES bolo pravidlo odmietnutia (zákazu) prístupu pre viacnásobné zadržanie rozšírené, aby zahrnulo vlajkové štáty zo sivého zoznamu a všetky typy lodí. Nový systém inšpekcií stanovuje, že ak loď plávajúca pod vlajkou štátu z „čierneho zoznamu“ bola za predchádzajúcich 36 mesiacov zadržaná viac ako dvakrát, prístup sa jej zakáže. V prípade lode plávajúcej pod vlajkou štátu zo „sivého zoznamu“ viac ako dve zadržania za predchádzajúcich 24 mesiacov povedú taktiež k zákazu. Podľa novej úpravy štátnej prístavnej kontroly sa zavádzajú minimálne lehoty zákazu: 3 mesiace pre prvý zákaz, 12 mesiacov pre druhý zákaz a 24 mesiacov pre tretí zákaz. Tretí zákaz možno uložiť, len ak sú splnené určité podmienky a ak sa počas 24-mesačnej doby zákazu vykoná opakovaná inšpekcia. Každé zadržanie po treťom zákaze vedie k tomu, že prístup lode do akéhokoľvek prístavu v rámci EÚ sa trvale zakáže.

4. IMPLEMENTÁCIA SMERNICE

4.1. Právna implementácia – transpozícia do vnútroštátnych právnych predpisov

Smernica 2009/16/ES nadobudla účinnosť 17. júna 2009; členské štáty mali transponovať smernicu do svojich vnútroštátnych právnych predpisov do 1. januára 2011.

Členské štáty, ktoré nie sú pobrežnými štátmi, neboli povinné transponovať smernicu. Smernicu⁶ implementovalo len Slovensko, štyri členské štáty (Maďarsko, Luxembursko, Rakúsko a Česká republika) oficiálne vyhlásili, že ju transponovať nebudú.

Medzi 23 členskými štátmi len asi polovica notifikovala všetky svoje opatrenia transpozície viac-menej včas, t. j. do troch mesiacov od uplynutia lehoty na transpozíciu. Výsledok bol, že nový systém inšpekcií nemohol mať od 1. januára 2011 plný účinok. Komisia začala konania vo veci porušenia predpisov proti všetkým členským štátom, ktoré nespĺnili lehotu na transpozíciu, a v súčasnej dobe je takmer dosiahnutá úplná transpozícia.

Útvary Komisie v súčasnosti analyzujú oznámené opatrenia na dodržanie právnych predpisov EÚ. Okrem toho agentúra EMSA začala uskutočňovať ďalšie návštevy v členských štátoch s cieľom overiť implementáciu (asi 5 návštev za rok).

⁶ Aj keď Slovensko transponovalo smernicu, neposkytuje informácie o implementácii, lebo nemá žiadne námorné prístavy. Táto správa sa preto vzťahuje na implementáciu 22 pobrežných členských štátov EÚ a/alebo (ak je to vhodné) 27 štátov Parížskeho memoranda.

4.2. Opatrenia na transpozíciu, právne predpisy EÚ

Okrem nariadenia Komisie⁷ prijatého ohľadne kritérií úrovne výkonnosti vlajkového štátu a spoločnosti, pokiaľ ide o rizikový profil lodí, bolo prijaté aj nariadenie Komisie (EÚ) 428/2010⁸ z 20. mája 2010, ktorým sa vykonáva článok 14 smernice 2009/16/ES, pokiaľ ide o prvky, ktoré sa majú preveriť počas rozšírenej inšpekcie.

4.3. Implementácia z hľadiska prevádzky

Cieľom nového systému inšpekcií je eliminovať lodnú dopravu, ktorá nespĺňa normy, zvýšením frekvencie inšpekcie lodí, ktoré nespĺňajú normy, a súčasne znížením frekvencie inšpekcie kvalitných lodí. Vyžaduje si to informačný podporný systém (THETIS), ktorý nielen zbiera a rozširuje údaje týkajúce sa štátnej prístavnej kontroly, ale má aj schopnosť vypočítať kritéria potrebné na usmernenie zamerania štátnej prístavnej kontroly v členských štátoch na základe týchto údajov. Systém SafeSeaNet poskytuje systému THETIS všetky informácie o príchode a odchode lodí vo všetkých prístavoch a na kotviskách EÚ.

4.4. Technická realizácia

Do 1. januára 2011 agentúra EMSA zorganizovala informačnú kampaň s cieľom zvýšiť znalosť nových povinností podávania správ v členských štátoch a v odvetví.

Technické rozhranie medzi dvoma systémami (THETIS a SafeSeaNet), ktoré umožňuje v systéme THETIS zaznamenávať informácie o zastaveniach lodí v prístavoch, bolo zavedené v novembri 2010. THETIS bol plne funkčný 15. decembra 2010. Do tohto dátumu agentúra EMSA poskytovala školenie pre užívateľov THETIS.

Po začatí činností systému THETIS (1. januára 2011) bolo zriadené asistenčné pracovisko, ktoré od tej doby poskytuje neustále podporu a technickú pomoc pre užívateľov THETIS. V roku 2011 bolo prijatých spolu 2331 žiadostí s priemernou dobou ich vybavenia 1,3 hodiny.

V priebehu prvého štvrťroka 2011 väčšina členských štátov dokončila vnútroštátne zavedenie systémov zastavenia lodí v prístavoch. Aby sa posúdila úplnosť informácií o zastavení lodí v prístavoch zaznamenávaných v THETIS v roku 2011, agentúra EMSA uskutočnila porovnanie zastavení lodí v prístavoch s počtom zastavení zaznamenaných v THETIS, SafeSeaNet a Lloydovom spravodajskom zozname Lloyd's List Intelligence (poskytovateľ komerčných služieb). Zistili sa tieto problémy:

- Väčšina členských štátov v priebehu prvého štvrťroka 2011 dokončila vnútroštátne zavedenie rozhrania THETIS – SafeSeaNet. Preto bolo od apríla 2011 pri väčšine členských štátov zaznamenané dôslednejšie vykonávanie prenosu informácií do systému THETIS zo SafeSeaNet.
- Fínsko dokončilo vnútroštátne zavedenie rozhrania THETIS – SafeSeaNet v polovici júna 2011.
- Spojené kráľovstvo do konca roku 2011 ešte nedokončilo vnútroštátne zavedenie rozhrania THETIS – SafeSeaNet. Preto informácie Spojeného kráľovstva o zastavení

⁷ Nariadenia (EÚ) 801/2010 a 802/2010.

⁸ Ú. v. EÚ L 125, 21.5.2010, s. 2.

lodí v prístavoch sa v roku 2011 obmedzujú len na zápisy, ktoré sa zadávali ručne, a neodrážajú skutočnú situáciu.

5. KĽÚČOVÉ OTÁZKY TÝKAJÚCE SA IMPLEMENTÁCIE SMERNICE

Táto správa uvedené otázky analyzuje a hodnotí hlbšie.

5.1. Celkový inšpekčný záväzok EÚ

Podľa článku 5 smernice 2009/16/ES musí každý členský štát plniť svoj ročný inšpekčný záväzok:

- (a) inšpekciou všetkých lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách; a
- (b) každoročným vykonaním počtu inšpekcií (s faktorom priority I a II), ktorý zodpovedá najmenej jeho podielu na celkovom počte inšpekcií vykonávaných ročne v EÚ a v oblasti Parížskeho memoranda.

Počet inšpekcií vykonávaných vnútroštátnymi orgánmi (spravodlivý podiel) sa vypočíta v súlade s dočasným mechanizmom, ktorý stanovuje Parížske memorandum. Od 1. januára 2014 budú tieto informácie plne vychádzať z informácií obsiahnutých v databáze THETIS. Tabuľka 1 v prílohe uvádza podiel inšpekcií každého štátu Parížskeho memoranda za rok 2011.

Na základe informácií v databáze THETIS môže Komisia urobiť záver, že inšpekčný záväzok bol celkovo splnený.

5.2. Dodržiavanie ročného inšpekčného záväzku zo strany členského štátu a analýza vykonávania článkov 6, 7 a 8 smernice 2009/16/ES

Zatiaľ čo článok 5 smernice 2009/16/ES stanovuje inšpekčný záväzok, články 6, 7 a 8 stanovujú podmienky plnenia členských štátov týkajúce sa súladu.

5.2.1 Inšpekčný záväzok a vynechané inšpekcie s faktorom priority I (článok 6)

Článok 6 smernice obsahuje ustanovenia vzťahujúce sa na členské štáty, ktoré nevykonali inšpekcie požadované článkom 5 ods. 2 písm. a) (inšpekcia všetkých lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v ich prístavoch a na kotviskách). Členský štát v tejto situácii splní svoj záväzok, pokiaľ vynechané inšpekcie neprekračujú:

- (a) 5 % z celkového počtu inšpekcií lodí s faktorom priority I s vysokorizikovým profilom (HRS) a
- (b) 10 % ostatných lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

V roku 2011 bolo v tejto situácii 12⁹ (z 22) členských štátov EÚ¹⁰. V tabuľke 2 sa uvádza záväzok a počet inšpekcií vykonaných členskými štátmi, na ktoré sa vzťahuje článok 6.

Komisia predbežne konštatuje, že aj keď bol celkový inšpekčný záväzok splnený, zdá sa, že v niektorých členských štátoch existuje mnoho problémov s implementáciou, ktoré sa musia riešiť. Najmä počet vynechaných inšpekcií lodí s faktorom priority I v niektorých štátoch vyvoláva obavy.

5.2.2 Celkový počet zastavení v prístavoch lodí s faktorom priority I prekračuje podiel inšpekcií členského štátu (článok 7 ods. 1)

Článok 7 ods. 1 smernice sa vzťahuje na tzv. „preťažené“ členské štáty, keď počet zastavení v prístavoch lodí s faktorom priority I prekračuje podiel inšpekcií. V roku 2011 sa v tejto situácii nachádzalo 5¹¹ členských štátov EÚ. V tomto prípade článok stanovuje, že členský štát sa považuje za štát, ktorý plní svoj záväzok, ak:

- (a) počet inšpekcií s faktorom priority I vykonaných týmto členským štátom zodpovedá najmenej podielu inšpekcií; a
- (b) členský štát nevynechal viac ako 30 % z celkového počtu lodí s faktorom priority I, ktoré zastavujú v jeho prístavoch a na kotviskách.

V tabuľke 3 sa uvádza záväzok a počet inšpekcií vykonaných týmito „preťaženými“ členskými štátmi. V tejto súvislosti Komisia zase upozorňuje na počet vynechaných inšpekcií s faktorom priority I.

5.2.3 Celkový počet zastavení v prístavoch lodí s faktorom priority I a II je menší než podiel inšpekcií členského štátu (článok 7 ods. 2)

Článok 7 ods. 2 sa vzťahuje na tzv. „nedostatočne vyťažené“ členské štáty, keď celkový počet zastavení v prístavoch lodí s faktorom priority I a II je menší než podiel inšpekcií. V roku 2011 bolo v tejto situácii 5¹² členských štátov EÚ. V tomto prípade sa členský štát považuje za štát, ktorý plní svoj záväzok, ak:

- (a) vykonáva inšpekcie všetkých lodí s faktorom priority I a
- (b) vykonáva inšpekcie najmenej 85 % lodí s faktorom priority II.

V tabuľke 4 sa uvádza záväzok a počet inšpekcií vykonaných týmito „nedostatočne vyťaženými“ členskými štátmi. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že uvedené štáty splnili záväzok požadovaných inšpekcií s faktorom priority I a takmer všetky vykonali potrebný počet inšpekcií s faktorom priority II.

Pokiaľ ide o uvedené vynechané inšpekcie s faktorom priority I, Komisia/EMSA bude spolupracovať s príslušnými členskými štátmi na analýze príčin týchto

⁹ Belgicko, Bulharsko, Cyprus, Fínsko, Malta, Nemecko, Holandsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

¹⁰ Vzťahuje sa to aj na Chorvátsko, Island, Nórsko a Ruskú federáciu.

¹¹ Francúzsko, Grécko, Írsko, Taliansko a Španielsko.

¹² Dánsko, Estónsko, Litva, Lotyšsko a Poľsko.

problémov s prihladením na prispôsobenie sa novému systému inšpekcii. Každý členský štát musí vykonať počet inšpekcii, ktorý mu bol určený, inakšie je zásada spravodlivého podielu ohrozená.

5.2.4 *Odklad inšpekcii na neskôr a výnimočné okolnosti (článok 8)*

Článok 8 ods. 1 stanovuje, že členské štáty môžu odložiť vykonanie inšpekcie s faktorom priority I na neskôr buď do ďalšieho príchodu lode do toho istého členského štátu (pokiaľ k tomuto zastaveniu v prístave dôjde do 15 dní a loď nezastaví v žiadnom inom prístave v EÚ), alebo sa môže inšpekcia vykonať v inom prístave EÚ (pokiaľ k tomuto zastaveniu v prístave dôjde do 15 dní a štát, kde sa nachádza ďalší prístav, súhlasí s vykonaním inšpekcie).

V roku 2011 bolo v systéme THETIS zaznamenaných 190 takýchto žiadostí od 18 členských štátov. Prijímajúce členské štáty akceptovali 153 (80,5 %) týchto žiadostí a vykonali inšpekciu.

Článok 8 ods. 2 uvádza okrem toho výnimočné okolnosti, za ktorých môžu byť vynechané inšpekcie s faktorom priority I opodstatnené. Tieto okolnosti sa vyskytnú, keď by podľa úsudku príslušného orgánu vykonanie inšpekcie spôsobilo riziko pre bezpečnosť inšpektorov, lode, posádky, prístavu a pre morské prostredie a keď k zastaveniu lode v prístave dôjde len v nočnej dobe.

Z 1614 odôvodnených vynechaných inšpekcii s faktorom priority I zaznamenaných členskými štátmi Parížskeho memoranda v systéme THETIS v roku 2011 sa 121 (7,5 %) pripisovalo riziku, 582 (36 %) súviselo so zastavením lodí v prístavoch v nočnej dobe, 799 (49,5 %) sa prisudzovalo krátkej dobe zastavenia na kotvisku a 112 (7,0 %) „technickej nepresnosti“. Pojem „technická nepresnosť“ bol zavedený v počiatočnej fáze činnosti systému THETIS pre problémy spojené s postupným zavádzaním systému a/alebo z iných neurčených dôvodov. Táto možnosť už neexistuje.

5.3. **Počet a druh vykonaných inšpekcii**

V tabuľke 5 je uvedené grafické znázornenie trendov jednotlivých druhov inšpekcii (úvodná – podrobnejšia – rozšírená) v oblasti Parížskeho memoranda za obdobie 2009–2011. Vyšší počet rozšírených inšpekcii ukazuje, že podľa nového systému inšpekcii sa vykonávajú hlbšie kontroly.

5.4. **Počet inšpektorov štátnej prístavnej kontroly v každom členskom štáte**

V článku 4 smernice sa členské štáty žiadajú, aby si zachovali vhodné príslušné orgány s potrebným počtom kvalifikovaných inšpektorov pre inšpekcie lodí. V tabuľke 6 sa uvádza počet inšpektorov štátnej prístavnej kontroly v každom členskom štáte. Čísla sa medzi členskými štátmi odlišujú, lebo nie všetky pracovné miesta sú na plný pracovný úväzok. Komisia konštatuje, že členské štáty si všeobecne zachovávajú príslušný počet inšpektorov na vykonávanie potrebných inšpekcii.

5.5. Odmietnutie prístupu

V priebehu roka 2011 vydali členské štáty EÚ 18 príkazov na odmietnutie prístupu. Z 18 bolo 16 vydaných za viacnásobné zadržania, 1 za nedostavenie sa do určených opravní a 1 z dôvodu veľkého zvýšenia počtu zadržaní.¹³

5.6. Inšpekcie na kotviskách

Smernica 2009/16/ES stanovuje, že inšpekciu lode možno vykonať na kotvisku spadajúcom do jurisdikcie prístavu. Tabuľka 7 v prílohe poskytuje informácie o plnení tejto požiadavky v roku 2011. V niektorých štátoch vyvoláva veľké obavy vysoká úroveň vynechaných inšpekcií s faktorom priority I na kotviskách. Tento problém sa bude musieť s členskými štátmi vyjasniť.

5.7. Problémy/otázky vznesené členskými štátmi

Komisia ako súčasť svojho hodnotenia rozoslala členským štátom dotazník, v ktorom vyzvala vnútroštátne orgány, aby uviedli nedostatky alebo prípadné zlepšenia v smernici. Niekoľko členských štátov túto možnosť využilo.

Hlavné nastolené otázky boli:

- Smernica umožňuje za výnimočných okolností odklad inšpekcií s faktorom priority I na neskoršie; táto možnosť neexistuje v prípade inšpekcií s faktorom priority II, ktoré nie sú povinné. Ak je však členský štát “nedostatočne vyťažený” v zmysle článku 7 ods. 2 smernice, musí v skutočnosti považovať inšpekcie s faktorom priority II za povinné. Niektoré členské štáty požadovali, aby sa možnosť odkladu inšpekcií na neskoršie vzťahovala aj na „povinné“ inšpekcie s faktorom priority II.
- Článok 8 ods. 3 písm. b) umožňuje vynechať inšpekciu na kotvisku, ak sa na ňom loď nachádza „príliš krátko“. Členské štáty požadovali, aby sa táto možnosť rozšírila na prístavy.
- Podľa článku 15 smernice 2002/59/ES môžu členské štáty vyňať pravidelné dopravné služby vykonávané medzi prístavmi umiestnenými na ich území z požiadavky na oznamovanie nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru prepravovaného na palube; členské štáty navrhovali, že toto vyňatie by sa malo rozšíriť na štátnu prístavnú kontrolu.
- Členské štáty uvádzali, že požiadavky smerníc 2002/59/ES a 2009/20/ES o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky, nie sú začlenené do systému THETIS a že by sa to malo zohľadniť.
- V situácii, keď sa prioritný štatút plavidla mení, pokiaľ je v prístave, členské štáty navrhovali, aby systém THETIS na to upozornil príslušný štát a štát by mal mať obdobie odkladu, aby sa mu táto nevykonaná inšpekcia nepočítala v jeho neprospech.

¹³ Článok 21 ods. 4 smernice.

- Príloha III smernice obsahuje zoznam informácií poskytovaných v oznámení o príchode lode. Členské štáty navrhovali, aby sa požiadavka f) „dátum poslednej rozšírenej inšpekcie v oblasti Parížskeho memoranda“ vypustila, lebo je už zahrnutá do systému THETIS.

Komisia v súčasnej dobe posudzuje problémy zistené počas implementácie, ako aj otázky zdôraznené členskými štátmi, a či sú potrebné zmeny a doplnenia smernice 2009/16/ES. Komisia sa (spolu s EMSA) zaoberá najmä problémom, či ide o štatistické odchýlky týkajúce sa prvého roku implementácie, alebo či tieto štatistické odchýlky sú systémom vlastné, a či budú mať každý rok vplyv na tie isté členské štáty.

6. ZÁVERY

6.1. Výsledok implementačných opatrení

Implementácia smernice si vyžiadala prácu a značné finančné prostriedky členských štátov a na úrovni EÚ. Ako výsledok tejto práce bola smernica začiatkom roka 2011 vo veľkej miere implementovaná. Komisia má celkový dojem, že smernica sa realizuje vo veľkom rozsahu. Všetky zistené právne, technické a prevádzkové nedostatky bude Komisia riešiť v dohľadom čase.

6.2. Vplyv na námornú bezpečnosť, účinnosť námornej dopravy a ochranu pred znečistením

Nový systém inšpekcií stanovuje kompletnú inšpekciu na lodiach, ktoré zastavujú v prístavoch a na kotviskách, a systém vychádzajúci viac z rizika lodí určených na inšpekciu, zatiaľ čo informácie o skutočnej dobe zastavenia lodí v prístavoch zaisťujú lepšiu schopnosť rozhodovania o lodiach, na ktorých sa má vykonať inšpekcia.

Inšpekčný záväzok členských štátov EÚ bol celkovo splnený. V roku 2011 sa v porovnaní s predchádzajúcim rokom celkový počet vykonaných inšpekcií znížil. V dôsledku toho sa vykonávali inšpekcie vyššej kvality zamerané na lode, ktoré nespĺňajú normy. To znamená, že zdroje štátnej prístavnej kontroly sa sústreďujú na vykonávanie inšpekcií plavidiel s nízkou kvalitou a že vykonávané inšpekcie sú hlbšie.

6.3. Budúci vývoj

Ako bolo uvedené skôr, s ohľadom na problémy zistené počas implementácie, ktoré členské štáty oznámili Komisii, Komisia v súčasnosti hodnotí, či zmeny smernice sú potrebné.

V nachádzajúcom roku sa očakáva, že systém štátnej prístavnej kontroly EÚ sa prispôbí budúcim požiadavkám, ktoré môžu vyplynúť okrem iného z medzinárodných dohôd, lebo nadobúdajú účinnosť a stávajú sa dôležitými nástrojmi na účely smernice 2009/16/ES.

Blížiac sa nadobudnutie účinnosti Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (MLC 2006) a súvisiacu smernicu 2009/13/ES¹⁴ bude musieť systém THETIS

¹⁴ Ú. v. EÚ L 124, 20.05.2009, s. 30.

podporovať. Návrh Komisie na zmenu smernice 2009/16/ES v tomto ohľade sa v súčasnej dobe posudzuje v Európskom parlamente a Rade¹⁵.

Okrem toho s nadobudnutím účinnosti Dohovoru o záťažovej vode (BWM z roku 2004) sa očakáva, že presadzovanie sa bude uskutočňovať v súvislosti so smernicou 2009/16/ES a systémom THETIS.

¹⁵ KOM (2012)129 z 23.3.2012.

Príloha

Tabuľky uvádzané v tejto správe*

Pretože smernica sa vzťahuje na oblasť Parížskeho memoranda, údaje týkajúce sa štátov, ktoré nie sú členmi EÚ, sú náležite zahrnuté do týchto tabuliek.

Tabuľka 1 – inšpekčné záväzky členských štátov Parížskeho memoranda

	Celkový počet zastavení lodí v prístavoch uvedený v THETIS v roku 2011	Jednotlivé lode v THETIS v roku 2011	Koeficient 2011	Záväzok roku 2011 podľa článku 5 ods. 2 písm. b)
Belgicko	23 233	5 255	6,30 %	1 168
Bulharsko	2 909	1 277	1,69 %	313
Kanada	913	872	3,48 %	645
Chorvátsko	1 927	624	1,10 %	203
Cyprus	2 410	800	1,20 %	223
Dánsko	8 387	2 053	3,18 %	588
Estónsko	5 096	1 507	1,77 %	328
Fínsko	12 727	1 170	1,75 %	324
Francúzsko	27 654	5 447	7,04 %	1 305
Nemecko	27 503	4 941	6,35 %	1 177
Grécko	20 314	3 295	3,18 %	590
Island	1 935	322	0,31 %	58
Írsko	9 528	1 139	1,45 %	268
Taliansko	31 810	5 049	6,49 %	1 203
Lotyšsko	7 149	1 965	2,32 %	430
Litva	4 080	1 605	1,87 %	347
Malta	2 607	819	1,80 %	333
Holandsko	42 686	7 235	8,24 %	1 527
Nórsko	14 391	1 514	3,08 %	570
Poľsko	11 034	2 380	2,86 %	531
Portugalsko	3 683	1 536	3,10 %	574
Rumunsko	4 087	1 703	2,32 %	430
Ruská federácia	16 728	3 403	3,34 %	618
Slovinsko	1 417	612	0,88 %	163
Španielsko	31 865	6 234	10,58 %	1 960
Švédsko	24 680	2 567	3,28 %	608
Spojené kráľovstvo	4 266	2 231	11,04 %	2 046
Spolu	34 5019	67 555	100 %	18 530

* (Zdroj všetkých tabuliek EMSA)

Tabuľka 2 Závazok a inšpekcie v súlade s článkom 6 s mernice 2009/16/ES

	Závazok v roku 2011	Zastavenia v prístavoch lodí s faktorom priority I	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority I	Zastavenia v prístavoch lodí s faktorom priority II	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority II	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority I + II
Belgicko	1 168	521	475	1 082	496	971
Bulharsko	313	290	273	310	255	528
Cyprus	223	207	52	232	73	125
Fínsko	324	94	78	527	238	316
Nemecko	1 177	559	517	964	887	1 404
Island	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Holandsko	1 527	1456	1026	1964	557	1 583
Nórsko	570	374	234	811	360	594
Portugalsko	574	263	239	397	206	445
Rumunsko	430	374	339	467	437	776
Slovinsko	163	98	97	149	143	240
Švédsko	608	166	130	650	226	356
Spojené kráľovstvo	2 046	1634	765	1773	776	1 541
Spolu	9514	6252	4429	9684	4742	9171

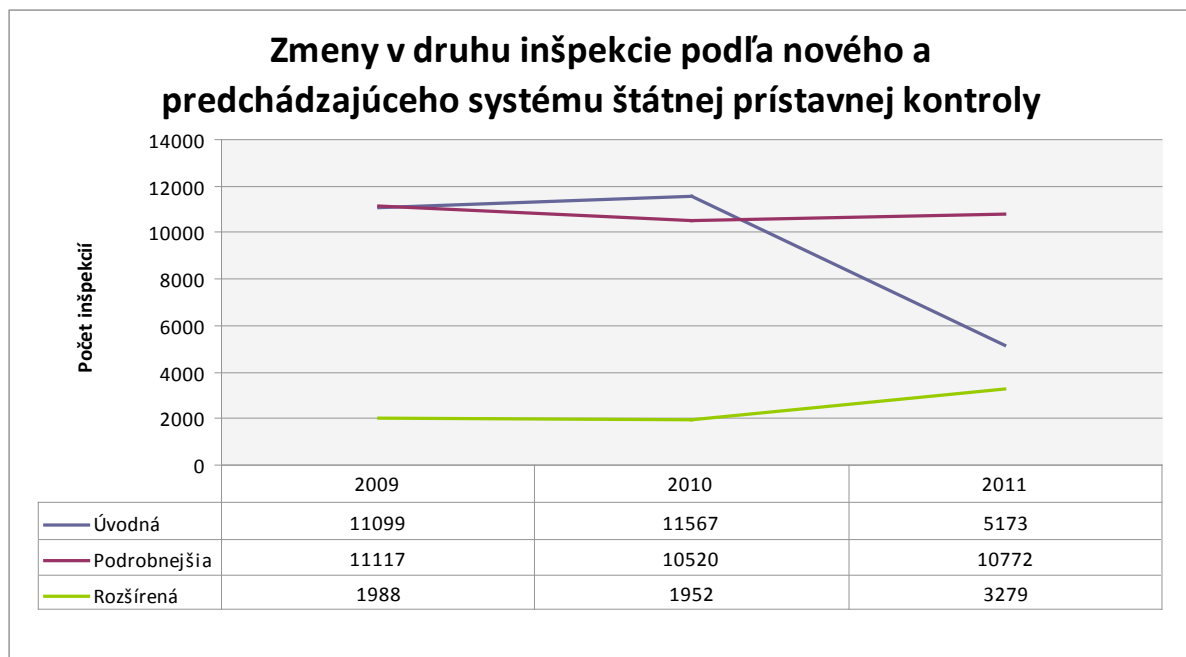
Tabuľka 3 Závazok a inšpekcie v súlade s článkom 7 ods. 1 s mernice 2009/16/ES

	Závazok v roku 2011	Zastavenia v prístavoch lodí s faktorom priority I	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority I	Zastavenia v prístavoch lodí s faktorom priority II	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority II	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority I + II
Francúzsko	1 305	1 314	492	2 300	733	1 225
Grécko	590	1 469	656	2836	334	990
Írsko	268	562	81	475	153	234
Taliansko	1 203	1 464	1084	3440	622	1 706
Španielsko	1 960	2513	1 216	3 537	511	1 727
Spolu	5 326	7 322	3 529	12 588	2 353	5 882

Tabuľka 4 Závazok a inšpekcie v súlade s článkom 7 ods. 2 s memorie 2009/16/ES

	Závazok v roku 2011	Zastavenia v prístavoch lodí s faktorom priority I	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority I	Zastavenia v prístavoch lodí s faktorom priority II	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority II	Inšpekcie vykonané na lodiach s faktorom priority I+II
Dánsko	588	196	173	320	209	382
Estónsko	328	68	65	134	120	185
Lotyšsko	430	71	66	187	180	246
Litva	347	66	62	125	120	182
Poľsko	531	156	139	324	293	432
Spolu	2 224	557	505	1090	713	1 427

Tabuľka 5 Celkový trend inšpekcií a zmeny v druhoch inšpekcií v oblasti Parížskeho memoranda



Tabuľka 6 Počet inšpektorov štátnej prístavnej kontroly v každom členskom štáte

	Počet inšpektorov štátnej prístavnej kontroly
Belgicko	9
Bulharsko	14
Cyprus	11
Dánsko	27
Estónsko	9
Fínsko	23
Francúzsko	84
Nemecko	40
Grécko	51
Island	2
Írsko	22
Taliansko	111
Lotyšsko	9
Litva	12
Malta	3
Holandsko	29
Nórsko	79
Poľsko	16
Portugalsko	11
Rumunsko	13
Slovinsko	4
Španielsko	96
Švédsko	44
Spojené kráľovstvo	113
Spolu	832

Tabuľka 7 – Zastavenia lodí a inšpekcie na prístaviskách

	Celkový počet zastavení	Zastavenia na kotvisku	Inšpekcie na kotvisku	Zastavenia lodí s faktorom priority I na kotvisku	Inšpekcie lodí s faktorom priority I na kotviskách	Zadržania lodí s faktorom priority I na kotvisku
Belgicko	18 649	-		-	-	-
Bulharsko	2 633	283	62	18	13	-
Cyprus	2 304	147	3	25	-	
Dánsko	8 920	1	1	1	1	-
Estónsko	3 754	-		-	-	-
Fínsko	18 229	17	1	1	-	-
Francúzsko	29 204	148	10	14	-	-
Nemecko	23 330	-		-	-	-
Grécko	18 080	2 446	210	294	47	-
Island	1 567	3		-	-	-
Írsko	7 450	5		-	-	-
Taliansko	73 290	15 541	421	5 682	53	-
Lotyšsko	5 318	-		-	-	-
Litva	3 439	22		-	-	-
Malta	2 942	-		-	-	-
Holandsko	47 686	382	17	26	2	-
Nórsko	14 201	130	82	12	11	-
Poľsko	8 570	294	23	3	1	-
Portugalsko	3 189	7	4	3	1	-
Rumunsko	3 886	829	113	15	4	-
Slovínsko	1 248	22	11	-	-	-
Španielsko	38 490	1916	113	363	29	1
Švédsko	30 168	2		-	-	-
Spojené kráľovstvo	3 851	245	36	182	13	-