



**SVET
EVROPSKE UNIJE**

**Bruselj, 22. november 2012 (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	20. november 2012
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Uwe CORSEPIUS
Št. dok. Kom.:	COM(2012) 660 final
Zadeva:	POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU Poročilo o oceni izvajanja in učinka ukrepov, sprejetih v skladu z Direktivo 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

Delegacije prejmejo priloženi dokument Komisije COM(2012) 660 final.

Priloga: COM(2012) 660 final

Bruselj, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**Poročilo o oceni izvajanja in učinka ukrepov, sprejetih v skladu z Direktivo 2009/16/ES
o pomorski inšpekciji države pristanišča**

(Besedilo velja za EGP)

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Poročilo o oceni izvajanja in učinka ukrepov, sprejetih v skladu z Direktivo 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

(Besedilo velja za EGP)

1. UVOD

Eden od najpomembnejših elementov pomorske varnosti je pomorska inšpekcija države pristanišča (PSC – Port State Control), ki jo je mogoče opredeliti kot pregled tujih ladij v drugih nacionalnih pristaniščih, zato da se preverijo strokovna usposobljenost poveljnikov in inšpektorjev ladje, usklajenost stanja ladje in njene opreme z zahtevami mednarodnih konvencij ter usklajenost števila članov posadke in delovanja ladje z veljavnim mednarodnim pravom.

Ureditev EU glede pomorske inšpekcije države pristanišča temelji na Direktivi 2009/16/ES¹, ki je prenovila in okrepila predhodno zakonodajo na tem področju, uvedeno leta 1995. Ureditev EU temelji na že obstoječi strukturi Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (PMoU). Vse obalne države članice EU, kot tudi Kanada, Rusija, Hrvaška, Islandija in Norveška, so članice PMoU. Komisija in Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) tesno sodelujeta s PMoU.

Direktiva 2009/16/ES je s 1. januarjem 2011 uvedla novo ureditev pregledov za PSC. Poleg ukrepov, ki so jih sprejele države članice, se je Direktiva izvajala na ravni EU z vzpostavitvijo sistema za poročanje rezultatov pregledov PSC (zbirka podatkov THETIS). Sistem THETIS je razvila Komisija v tesnem sodelovanju z Evropsko agencijo za pomorsko varnost (EMSA), ki upravlja sistem THETIS v imenu Komisije.

Direktiva 2009/16/ES, ki določa več novih zahtev na področju PSC, kot tudi skupna merila in usklajene postopke za preglede ladij, se osredotoča na inšpekcijski pregled vseh ladij, pogostost pregledov pa je odvisna od njihovega rizičnega profila, pri čemer so ladje z večjim tveganjem pregledane bolj pogosto.

Člen 35 določa, da Komisija do 30. junija 2012 poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive, zlasti o izpolnjevanju celotnih obveznosti Skupnosti glede inšpekcijskih pregledov in obveznosti vsake države članice (členi 5, 6, 7 in 8). Člen 35 tudi zahteva, da Komisija sporoči število inšpektorjev PSC v vsaki državi članici, število opravljenih inšpekcijskih pregledov in ali Komisija meni, da je treba predlagati spremembo Direktive ali nadaljnjo zakonodajo na tem področju.

¹ Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (prenovitev) (UL L 136, 28.5.2009, str. 57).

2. NAČIN VREDNOTENJA

Izvajanje Direktive v državah članicah vključuje pravne, operativne in tehnične elemente:

- pravno izvajanje obsega formalni prenos Direktive in izvrševanje nacionalne zakonodaje, ki iz tega sledi,
- operativno izvajanje se doseže z zagotovitvijo, da se izvajajo redni inšpekcijski pregledi vseh ladij, ki pristajajo v pristaniščih ali na sidriščih v EU, ter se upoštevajo postopki in zahteve iz Direktive,
- tehnično izvajanje vključuje vzpostavitev in delovanje zbirke podatkov THETIS in potrebno računalniško infrastrukturo za beleženje informacij² glede pristankov ladij, kar določa člen 24 Direktive.

Komisija je za sestavo tega poročila države članice prosila, da zagotovijo informacije glede prenosa in izvajanja Direktive. Poleg tega je Komisija Evropski agenciji za pomorsko varnost (EMSA) naročila, da izvede številne inšpekcijske preglede v državah članicah in ji tako pomaga pri ocenjevanju izvajanja Direktive.

3. SPREMEMBE, UVEDENE Z DIREKTIVO 2009/16/ES

Direktiva 2009/16/ES je uvedla naslednje ključne spremembe v evropsko ureditev PSC:

3.1. Popolna pokritost z inšpekcijskimi pregledi

Direktiva 2009/16/ES določa, da se pregledajo vse kvalificirane ladje, ki obiščejo pristanišča EU, kar izhaja iz predhodne zahteve (v skladu z Direktivo 95/21/ES, kot je bila spremenjena), ki določa, da morajo nacionalni organi PSC pregledati 25 % posameznih ladij, ki obiščejo njihova pristanišča. V skladu z novo ureditvijo pregledov se ladje izberejo z uporabo dovršene sheme posameznih rizičnih profilov ladij. Vsaka ladja ima določen rizični profil: „zelo rizična ladja“, „malo rizična ladja“ ali „običajno rizična ladja“.

Pogostost inšpekcijskega pregleda je odvisna od rizičnega profila ladje:

- periodični inšpekcijski pregled „zelo rizične ladje“ je opravljen vsakih 5–6 mesecev,
- pregled „običajno rizične ladje“ vsakih 10–12 mesecev in
- pregled „malo rizične ladje“ vsakih 24–36 mesecev.

Ko posamezna ladja postane primerna za inšpekcijski pregled (v primeru običajno rizične ladje je to, na primer, 10 mesecev po prvem inšpekcijskem pregledu) v skladu s pogostostjo, navedeno zgoraj, se ladji določi status prednostna skupina II in se na njej lahko izvede inšpekcijski pregled. Ko se rok, ki temelji na rizičnem profilu ladje, izteče (v primeru

² Člen 24(2) Direktive 2009/16/ES določa, da države članice zagotovijo, da se informacije o pristankih ladij v razumnem roku prenesejo v zbirko podatkov THETIS prek sistema Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij „SafeSeaNet“ iz člena 3(s) Direktive 2002/59/ES in se tako pristojnemu organu PSC omogoči izbira ladij za inšpekcijski pregled.

običajno rizične ladje 12 mesecev po zadnjem inšpekcijskem pregledu), postane ladja prednostna skupina I in jo je treba pregledati.

Rizični profil ladje se določi ob upoštevanju sedmih meril, in sicer (i) vrste ladje, (ii) starosti ladje, (iii) zastave (črni, sivi ali beli seznam, kot ga določa PMoU), (iv) priznane organizacije, (v) uspešnosti družbe, (vi) števila pomanjkljivosti, zabeleženih med vsakim inšpekcijskim pregledom ladje v preteklih 36 mesecih, in (vii) števila zadržanj v preteklih 36 mesecih.

Izvedejo se lahko tri vrste inšpekcijskih pregledov, in sicer „začetni“, „podrobnejši“ ali „razširjeni“. Praviloma je na zelo rizičnih ladjah izveden razširjeni inšpektorski pregled, medtem ko je na običajno rizičnih ladjah in malo rizičnih ladjah izveden začetni ali podrobnejši inšpekcijski pregled.

3.2. Uspešnost države zastave

Eno od meril za določanje rizičnega profila ladje je uspešnost države zastave. Uredba Komisije (EU) 801/2010³ z dne 13. septembra 2010 določa izvajanje člena 10(3) Direktive 2009/16/ES v zvezi z merili države zastave. V skladu s tem sistemom so države zastave razvrščene na črni, sivi ali beli seznam, na podlagi skupnih inšpekcijskih pregledov in zadržanj ladij, ki plujejo pod svojo zastavo, ter delujejo v regiji PMoU v obdobju treh let. Razvrstitev se posodablja vsako leto.

3.3. Uspešnost družbe

Parameter uspešnosti družbe (ki ni bil upoštevan v prejšnji ureditvi inšpekcijskega pregleda) temelji na številnih inšpekcijskih pregledih, zadržanjih in pomanjkljivostih, zabeleženih za ladje, ki pripadajo isti družbi (odgovorni za Mednarodni kodeks o varnem upravljanju ladij (ISM) ladje). Družbe so lahko razvrščene kot: „nadpovprečno uspešne“, „srednje uspešne“, „podpovprečno uspešne“ in „neuspešne“. Uredba Komisije (EU) 802/2010⁴ z dne 13. septembra 2010 je bila sprejeta, da bi se določila merila za določanje uspešnosti družbe. Operativna učinkovitost te uredbe se trenutno ocenjuje.

3.4. Informacije o dejanskem času vplutja in izplutja vseh ladij, ki pristanejo v njihovih pristaniščih ali sidriščih

Direktiva določa, da zbirka podatkov THETIS prejme informacije glede pristankov ladij iz sistema SafeSeaNet, kar omogoča načrtovanje in programiranje inšpekcijskih pregledov PSC. Prejšnja inšpekcijska zbirka podatkov (SIRENAC) ni vsebovala te posebnosti. Sistem SafeSeaNet je bil vzpostavljen⁵ kot centralizirana evropska platforma za izmenjavo pomorskih podatkov, ki državam članicam EU, Norveški in Islandiji omogoča zagotavljanje in prejemanje informacij o ladjah, njihovih premikih in nevarnem tovoru.

Ta posebnost nove ureditve PSC je kritična, saj načrtovanje držav članic glede obveznosti inšpekcijskih pregledov in usklajevanje z njo temelji na takojšnjih in popolnih informacijah o rizičnem profilu ladij, ki pristajajo v njihovem pristanišču.

³ UL L 241, 14.9.2010, str. 1.

⁴ UL L 241, 14.9.2010, str. 4.

⁵ Z Direktivo 2002/59/ES z dne 27.6.2002, kot je bila spremenjena.

3.5. Inšpekcijski pregledi na sidriščih

Direktiva 2009/16/ES je uvedla še en nov element, in sicer da se lahko inšpekcijski pregledi izvedejo na ladjah na sidriščih, kjer se vzpostavi „stik ladja/pristanišče“. Zato so potrebne dodatne inšpekcijske ureditve in viri.

3.6. Zavrnitev dostopa

Z Direktivo 2009/16/ES je pravilo glede zavrnitve dostopa (zavrnitev) za več zadržanj začelo veljati tudi za države zastave s sivega seznama in za vse vrste ladij. Nova ureditev pregledov določa, da se ladje, ki plujejo pod zastavo s „črnega seznama“ in so bile v preteklih 36 mesecih zadržane več kot dvakrat, zavrnejo. To velja tudi za ladje, ki plujejo pod zastavo s „sivega seznama“ in so bile v preteklih 24 mesecih zadržane več kot dvakrat. Z novimi ureditvami PSC so uvedeni novi minimalni pogoji za zavrnitev: 3 meseci za prvo zavrnitev, 12 mesecev za drugo zavrnitev in 24 mesecev za tretjo zavrnitev. Tretjo zavrnitev je mogoče razveljaviti le, če so izpolnjeni določeni pogoji in je izveden ponovni inšpekcijski pregled v 24 mesecih obdobja zavrnitve. Zadržanja po tretji zavrnitvi vodijo k stalni zavrnitvi vstopa ladje v vsa pristanišča EU.

4. IZVAJANJE DIREKTIVE

4.1. Pravno izvajanje – prenos v nacionalno zakonodajo

Direktiva 2009/16/ES je začela veljati 17. junija 2009; države članice so morale Direktivo prenesti v svojo nacionalno zakonodajo do 1. januarja 2011.

Neobalne države članice niso bile zavezane k prenosu Direktive. Direktivo je prenesla le Slovaška⁶, štiri države članice (Madžarska, Luksemburg, Avstrija in Češka) pa so uradno naznanile, da Direktive ne bodo prenesle.

Od 23 držav članic je dokaj pravočasno (tj. v treh mesecih od roka za prenos) sporočila vse svoje ukrepe glede prenosa le približno polovica držav. Posledično nova ureditev pregledov ni mogla pokazati vseh svojih učinkov že s 1. januarjem 2011. Komisija je za vse države članice, ki se niso držale roka za prenos, uvedla postopek za ugotavljanje kršitev in tako dosegla, da je prenos zdaj skoraj v celoti dosežen.

Službe Komisije trenutno analizirajo, ali so sporočeni ukrepi v skladu z zakonodajo EU. Poleg tega je EMSA začela z obiski držav članic, da preveri izvajanje (približno pet obiskov na leto).

4.2. Ukrepi glede prenosa, zakonodaja EU

Poleg uredb Komisije⁷, sprejetih v zvezi z merili uspešnosti države zastave in uspešnosti družb glede rizičnih profilov ladij, je bila sprejeta tudi Uredba Komisije (EU) 428/2010⁸ z

⁶ Čeprav je Slovaška prenesla Direktivo, informacije o njenem izvajanju ne obstajajo, saj Slovaška nima obmorskih pristanišč. To poročilo se tako nanaša na izvajanje Direktive s strani 22 obalnih držav članic EU in/ali (po potrebi) 27 držav PMoU.

⁷ Uredbi (EU) št. 801/2010 in 802/2010.

⁸ UL L 125, 21.5.2010, str. 2.

dne 20. maja 2010 o izvajanju člena 14 Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z razširjenimi inšpekcijskimi pregledi ladij.

4.3. Operativno izvajanje

Cilj nove ureditve pregledov je z bolj pogostimi inšpekcijskimi pregledi podstandardnih ladij in hkrati z manj pogostimi inšpekcijskimi pregledi kakovostnih ladij odpraviti podstandardno ladjeve. Za to je potreben podporni informacijski sistem (THETIS), ki poleg zbiranja in posredovanja podatkov PSC tudi izračuna merila, s katerimi lahko PSC na podlagi takšnih podatkov izbere ladje v državah članicah za pregled. Sistem SafeSeaNet zagotovi sistemu THETIS vse informacije o vplutju in izplutju ladij na območju vseh pristanišč in sidrišč EU.

4.4. Tehnično izvajanje

Pred 1. januarjem 2011 je EMSA organizirala ozaveščanje javnosti, da bi se izboljšalo poznavanje novih obveznosti poročanja v državah članicah in industriji.

Tehnični vmesnik med obema sistemoma (THESIS in SafeSeaNet), ki omogoča beleženje informacij glede pristankov ladij v sistem THETIS, je začel delovati novembra 2010. Sistem THETIS je začel v celoti delovati 15. decembra 2010. Pred tem datumom je EMSA zagotovila usposabljanje uporabnikov sistema THETIS.

Po začetku delovanja sistema THETIS 1. januarja 2011 je bila ustanovljena služba za pomoč uporabnikom, ki vse od takrat nudi podporo in tehnično pomoč uporabnikom sistema THETIS. Leta 2011 je bilo prejetih 2 331 zahtevkov, ki so bili v povprečju „zaključeni“ v 1,3 ure.

V prvem trimesečju leta 2011 je večina držav članic zaključila svojo nacionalno vzpostavitev sistemov za pristanke ladij. Za oceno popolnosti informacij glede pristankov ladij, zabeleženih v sistemu THETIS leta 2011, je EMSA izvedla primerjavo pristankov ladij, s katero je primerjala število pristankov, zabeleženih v sistemu THETIS, sistemu SafeSeaNet in sistemu Lloyd's List Intelligence (komercialni ponudnik storitev). Ugotovljeno je bilo:

- večina držav članic je zaključila svojo nacionalno vzpostavitev vmesnika med sistemoma THESIS in SafeSeaNet v prvem trimesečju leta 2011. Zato je bila od aprila 2011 naprej za večino držav članic ugotovljena bolj dosledna uspešnost prenosa informacij iz sistema SafeSeaNet v sistem THETIS,
- Finska je zaključila z nacionalno vzpostavitvijo vmesnika med sistemoma THETIS in SafeSeaNet v sredini junija 2011,
- Združeno kraljestvo do konca leta 2011 še ni zaključilo s svojo nacionalno vzpostavitvijo vmesnika med sistemoma THETIS in SafeSeaNet. Posledično so informacije Združenega kraljestva glede pristankov ladij v sistemu THETIS za leto 2011 omejene le na vnose, ki so bili vneseni ročno in ne odražajo realnega položaja.

5. KLJUČNA VPRAŠANJA PRI IZVAJANJU DIREKTIVE

To poročilo podrobneje analizira in ocenjuje naslednja vprašanja:

5.1. Celotne obveznosti EU glede inšpekcijskih pregledov

V skladu s členom 5 Direktive 2009/16/ES vsaka država članica opravi svojo letno obveznost inšpekcijskih pregledov tako, da:

- (a) izvaja inšpekcijske preglede na vseh ladjah iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih, ter
- (b) opravi vsaj toliko inšpekcijskih pregledov letno na ladjah iz prednostnih skupin I in II, kolikor znaša njihov sorazmerni delež glede na število vseh inšpekcijskih pregledov, ki jih je treba opraviti v EU in na območju PMoU.

Število inšpekcijskih pregledov, ki jih morajo izvesti nacionalni organi (pravični delež), je izračunano v skladu z vmesnim mehanizmom PMoU. S 1. januarjem 2014 bodo te informacije v celoti temeljile na informacijah iz zbirke podatkov THETIS. V tabeli 1 v Prilogi je naveden delež inšpekcijskih pregledov vsake države PMoU za leto 2011.

Komisija lahko na podlagi informacij iz zbirke podatkov THETIS zaključi, da je bila obveznost inšpekcijskih pregledov na splošno izpolnjena.

5.2. Skladnost držav članic z letno obveznostjo inšpekcijskih pregledov in analiza izvajanja členov 6, 7 in 8 Direktive 2009/16/ES

Medtem ko člen 5 Direktive 2009/16/ES določa obveznost inšpekcijskih pregledov, členi 6, 7 in 8 opredeljujejo načine izpolnjevanja obveznosti za države članice.

5.2.1 Obveznost inšpekcijskih pregledov in neopravljeni inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine I (člen 6)

Člen 6 Direktive vsebuje določbe za države članice, ki ne izvedejo inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2)(a) (inšpekcijski pregled vseh ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njihovih pristaniščih in sidriščih). Država članica v tem položaju izpolni svojo obveznost, če neopravljeni inšpekcijski pregledi ne presegajo:

- (a) 5 % vseh inšpekcijskih pregledov zelo rizičnih ladij (HRS) iz prednostne skupine I in
- (b) 10 % za druge ladje iz prednostne skupine I, ki pristajajo v pristaniščih in sidriščih.

Leta 2011 je bilo v takem položaju 12⁹ (od 22) držav članic EU¹⁰. V tabeli 2 sta navedena obveznost in število inšpekcijskih pregledov, ki jih izvedejo države članice in na katere se nanaša člen 6.

Kot predhodno ugotovitev Komisija navaja, da je bila celotna obveznost glede inšpekcijskih pregledov izpolnjena, vendar v nekaterih državah članicah še vedno obstajajo številne težave pri izvajanju, ki jih je treba obravnavati. Zlasti so zaskrbljujoči neopravljeni inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine I v nekaterih državah članicah.

⁹ Belgija, Bolgarija, Ciper, Finska, Nemčija, Malta, Nizozemska, Portugalska, Romunija, Slovenija, Švedska in Združeno kraljestvo.

¹⁰ To velja tudi za Hrvaško, Islandijo, Norveško in Rusijo.

5.2.2 *Skupno število pristankov ladij iz prednostne skupine I presega delež inšpekcijskih pregledov države članice (člen 7.1)*

Člen 7(1) Direktive se nanaša na tako imenovane „preobremenjene“ države članice, pri katerih število pristankov ladij iz prednostne skupine I presega delež inšpekcijskih pregledov. Leta 2011 je bilo v takem položaju 5¹¹ držav članic EU. V takem primeru navedeni člen določa, da država članica izpolni svojo obveznost, če:

- (a) izvede vsaj toliko inšpekcijskih pregledov na ladjah iz prednostne skupine I, kolikor znaša njen sorazmerni delež inšpekcijskih pregledov, in
- (b) skupno število ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih, na katerih ni bil opravljen inšpekcijski pregled, ne presega 30 %.

V tabeli 3 sta navedena obveznost in število inšpekcijskih pregledov, ki jih izvedejo te „preobremenjene“ države članice. Glede tega Komisija ponovno opozarja na številne neopravljene inšpekcijske preglede ladij iz prednostne skupine I.

5.2.3 *Skupno število pristankov ladij iz prednostnih skupin I in II je manjše od deleža inšpekcijskih pregledov države članice (člen 7.2)*

Člen 7(2) se nanaša na tako imenovane „premalo obremenjene“ države članice, pri katerih je skupno število pristankov ladij iz prednostnih skupin I in II manjše od deleža inšpekcijskih pregledov. Leta 2011 je bilo v takem položaju 5¹² držav članic EU. V takem primeru se šteje, da država članica izpolni svojo obveznost, če:

- (a) izvede inšpekcijske preglede na ladjah iz prednostne skupine I in
- (b) izvede inšpekcijske preglede na vsaj 85 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine II.

V tabeli 4 sta navedena obveznost in število inšpekcijskih pregledov, ki jih izvedejo te „premalo obremenjene“ države članice. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da so te države članice izpolnile svojo obveznost glede inšpekcijskih pregledov ladij iz prednostne skupine I in da je večina izvedla zahtevano število inšpekcijskih pregledov ladij iz prednostne skupine II.

Glede navedenih neopravljenih inšpekcijskih pregledov ladij iz prednostne skupine I bo Komisija/EMSA sodelovala z zadevno državo članico, da se bodo analizirale te težave in ob tem upoštevale prilagoditve na novo ureditev pregledov. Vsaka država članica mora izvesti število inšpekcijskih pregledov, ki jim je bilo dodeljeno, saj je v nasprotnem primeru načelo pravičnega deleža ogroženo.

5.2.4 *Preložitev inšpekcijskih pregledov in izredne okoliščine (člen 8)*

Člen 8(1) določa, da država članica lahko preloži inšpekcijski pregled ladje iz prednostne skupine I na naslednji pristanek ladje v tej državi članici (pod pogojem, da preložitev ni daljša od 15 dni in da ladja v tem času ne pristane v nobenem drugem pristanišču v EU) ali v drugem pristanišču EU (pod pogojem, da preložitev

¹¹ Francija, Grčija, Irska, Italija in Španija.

¹² Danska, Estonija, Latvija, Litva in Poljska.

ni daljša od 15 dni in da država, v kateri je to pristanišče, predhodno pristane, da opravi inšpekcijski pregled).

Leta 2011 je bilo v sistemu THETIS zabeleženih 190 takšnih zahtevkov 18 držav članic. 153 (80,5 %) teh zahtevkov so države članice, v katerih so ladje pristale, sprejele in opravile inšpekcijski pregled.

Člen 8(2) določa izredne okoliščine, v katerih je neopravljen inšpekcijski pregled ladje iz prednostne skupine I upravičen. To so okoliščine, za katere pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda v takšnih okoliščinah ogrozilo varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča in morskega okolja ter v primeru, da ladja pristane samo ponoči.

Leta 2011 so države članice PMoU v sistem THETIS zabeležile 1 614 neopravljenih inšpekcijskih pregledov ladij iz prednostne skupine I, razlog za 121 (7,5 %) neopravljenih pregledov je bilo tveganje, za 582 (36 %) nočni čas pristanka ladje, za 799 (49,5 %) kratek čas pristanka v pristanišču in za 112 (7,0 %) „tehnične nepravilnosti“. „Tehnične nepravilnosti“ so bile uvedene v začetni fazi izvajanja sistema THETIS za težave, povezane z uvajanjem sistema in/ali z drugimi neprepoznanimi razlogi. Ta možnost ne obstaja več.

5.3. Število in vrsta opravljenih inšpekcijskih pregledov

V tabeli 5 je prikazana grafična predstavitev trendov glede vrst inšpekcijskih pregledov (začetni, podrobnejši in razširjeni) v regiji PMoU v obdobju 2009–2011. Večje število razširjenih inšpekcijskih pregledov pomeni bolj podrobne preglede, izvedene v okviru nove ureditve pregledov.

5.4. Število inšpektorjev PSC v vsaki državi članici

Člen 4 Direktive zahteva, da imajo države članice ustrezne pristojne organe, katerim dodelijo potrebno število usposobljenih inšpektorjev za inšpekcijski pregled ladij. V tabeli 6 je prikazano število inšpektorjev PSC v vsaki državi članici. Številke se razlikujejo med državami članicami, saj niso vsa delovna mesta za polni delovni čas. Komisija ugotavlja, da imajo na splošno države članice ustrezno število inšpektorjev, ki opravljajo zahtevane inšpekcijske preglede.

5.5. Zavrnitev dostopa

V letu 2011 so države članice EU izdale 18 odločitev o zavrnitvi dostopa. Od 18 je bilo 16 izdanih zaradi večkratnih zadržanj, ena zaradi neplovbe v navedeno remontno ladjedelnico in ena zaradi neupoštevanja zadržanja.¹³

5.6. Inšpekcijski pregledi na sidriščih

Direktiva 2009/16/ES določa, da se lahko opravi inšpekcijski pregled ladje na sidrišču, ki je v pristojnosti pristanišča. V tabeli 7 v Prilogi so navedene informacije glede izvajanje te zahteve leta 2011. V nekaterih državah je zlasti zaskrbljujoča visoka stopnja neopravljenih

¹³ Člen 21(4) Direktive.

inšpekcijskih pregledov ladij iz prednostne skupine I na sidriščih. To bodo države članice morale obrazložiti.

5.7. Težave/vprašanja, ki so jih izpostavile države članice

Komisija je kot del svoje ocene državam članicam poslala vprašalnik, v katerem je nacionalne organe povabila, da navedejo pomanjkljivosti Direktive ali morebitne izboljšave zanjo. Več držav članic je to možnost izkoristilo.

Glavna vprašanja, ki so bila izpostavljena:

- Direktiva dopušča, da se inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine I v izrednih okoliščinah preložijo, kar pa ne velja za inšpekcijske preglede ladij iz prednostne skupine II, ki niso obvezni. Inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine II pa so za državo članico, ki je „premalo obremenjena“ v skladu s členom 7(2) Direktive, obvezni. Več držav članic zahteva, da možnost preložitve inšpekcijskih pregledov začne veljati tudi za „obvezne“ inšpekcijske preglede ladij iz prednostne skupine II,
- člen 8(3)(b) dopušča neopravljen inšpekcijski pregled na sidrišču, če je čas postanka ladje „prekratek“. Države članice so zahtevale, da začne ta možnost veljati tudi za pristanišča,
- v zvezi s členom 15 Direktive 2002/59/ES, ki državam članicam omogoča, da redne linije med pristanišči na svojem ozemlju izvzamejo iz zahteve glede obveščanja o nevarnem blagu in blagu, ki onesnažuje okolje in se prevaža na ladji, so države članice predlagale, da to izvzetje začne veljati tudi za PSC,
- države članice so navedle, da zahteve iz direktiv 2002/59/ES in 2009/20/ES o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahtevke niso vključene v sistem THETIS in da je to treba upoštevati,
- države članice so predlagale, da bi v primeru, ko se prednostni status ladje med njenim postankom v pristanišču spremeni, sistem THETIS zadevno državo članico opozoril, ta pa bi imela obdobje odloga tako, da se neopravljeni inšpekcijski pregled ne bi upošteval,
- Priloga III k Direktivi vključuje seznam informacij, ki jih je treba predložiti v obvestilu o vplutju ladje. Države članice so predlagale, da se zahteva (f) „datum zadnjega razširjenega inšpekcijskega pregleda na območju podpisnic Pariškega MOU“ izbriše, saj so te informacije že vključene v sistem THETIS.

Komisija trenutno proučuje težave, ugotovljene med izvajanjem, kot tudi vprašanja držav članic in vprašanje glede morebitnih potrebnih sprememb Direktive 2009/16/ES. Komisija bo skupaj z Evropsko agencijo za pomorsko varnost proučila, ali gre za statistične nepravilnosti, povezane s prvim letom izvajanja, ali za težave, povezane s sistemom, in ali bodo vsako leto vplivale na iste države članice.

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

6.1. Rezultat izvedbenih ukrepov

Izvajanje Direktive je zahtevalo veliko dela in obsežna finančna sredstva na ravni države članice in na ravni EU. Na podlagi tega dela se je Direktiva v veliki meri izvajala na začetku leta 2011. Splošni vtis Komisije je, da se Direktiva na splošno izvaja. Ugotovljene pravne, tehnične in operativne pomanjkljivosti bo Komisija pravočasno obravnavala.

6.2. Učinek na pomorsko varnost, učinkovitost pomorskega prometa in preprečevanje onesnaževanja

Nova ureditev pregledov uvaja popolno pokritost z inšpekcijskimi pregledi ladij, ki obiščejo pristanišča in sidrišča EU, ter sistem, ki bolj temelji na rizičnem profilu ladij, za izbiro ladij za inšpekcijski pregled, medtem ko informacije glede pristankov ladij v realnem času olajšajo določitev ladij za pregled.

Na splošno je bila obveznost glede inšpekcijskih pregledov za države članice EU dosežena. Leta 2011 se je število inšpekcijskih pregledov v primerjavi s prejšnjimi leti zmanjšalo. Posledično so bili opravljeni bolj kakovostni inšpekcijski pregledi, ki so se osredotočali na podstandardne ladje. To pomeni, da se viri PSC osredotočajo na inšpekcijske preglede ladij slabše kakovosti in da so inšpekcijski pregledi bolj podrobno izvedeni.

6.3. Prihodnji razvoj

Kot je navedeno, Komisija glede težav, ki so bile ugotovljene med izvajanjem in ki so jih države članice sporočile Komisiji, trenutno ocenjuje, ali je treba Direktivo spremeniti.

Pričakovati je, da se bo v naslednjih letih evropska ureditev PSC prilagodila zahtevam, ki lahko nastanejo v prihodnosti, med drugim v okviru mednarodnih konvencij, ki z začetkom veljave postanejo pomembni instrumenti za namene Direktive 2009/16/ES.

Sistem THETIS bo moral podpirati Konvencijo o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 (MLC 2006), ki bo začela veljati, in zadevno Direktivo 2009/13/ES¹⁴. V zvezi s tem Evropski parlament in Svet trenutno razpravljata o predlogu Komisije za spremembo Direktive 2009/16/ES¹⁵.

Z začetkom veljave Konvencije o upravljanju balastnih voda Mednarodne pomorske organizacije (IMO) (BWM 2004) je pričakovati, da se bo uveljavitev izvajala v okviru Direktive 2009/16/ES in sistema THETIS.

¹⁴ UL L 124, 20.5.2009, str. 30.

¹⁵ COM(2012)129 z dne 23.3.2012.

Priloga

Tabele iz poročila*

Ker se Direktiva nanaša na območje PMoU, so v tabelo ustrezno vključene podrobnosti, povezane z državami zunaj EU.

Tabela 1 – obveznosti inšpekcijskih pregledov držav članic PMoU

	Skupni pristanki ladij v sistemu THETIS za leto 2011	Posamezne ladje THETIS za leto 2011	Razmerje za leto 2011	Obveznost v skladu s členom 5(2)(b) za leto 2011
Belgija	23 233	5 255	6,30 %	1 168
Bolgarija	2 909	1 277	1,69 %	313
Kanada	913	872	3,48 %	645
Hrvaška	1 927	624	1,10 %	203
Ciper	2 410	800	1,20 %	223
Danska	8 387	2 053	3,18 %	588
Estonija	5 096	1 507	1,77 %	328
Finska	12 727	1 170	1,75 %	324
Francija	27 654	5 447	7,04 %	1 305
Nemčija	27 503	4 941	6,35 %	1 177
Grčija	20 314	3 295	3,18 %	590
Islandija	1 935	322	0,31 %	58
Irska	9 528	1 139	1,45 %	268
Italija	31 810	5 049	6,49 %	1 203
Latvija	7 149	1 965	2,32 %	430
Litva	4 080	1 605	1,87 %	347
Malta	2 607	819	1,80 %	333
Nizozemska	42 686	7 235	8,24 %	1 527
Norveška	14 391	1 514	3,08 %	570
Poljska	11 034	2 380	2,86 %	531
Portugalska	3 683	1 536	3,10 %	574
Romunija	4 087	1 703	2,32 %	430
Rusija	16 728	3 403	3,34 %	618
Slovenija	1 417	612	0,88 %	163
Španija	31 865	6 234	10,58 %	1 960
Švedska	24 680	2 567	3,28 %	608
Združeno kraljestvo	4 266	2 231	11,04 %	2 046
Skupaj	345 019	67 555	100 %	18 530

*(Vir za vse tabele je EMSA)

Tabela 2 – Obveznost in inšpekcijski pregledi v skladu s členom 6 Direktive 2009/16/ES

	Obveznost za leto 2011	Pristanki ladij iz prednostne skupine I	Inšpekcijski pregledi prednostne skupine I	Pristanki ladij iz prednostne skupine II	Inšpekcijski pregledi prednostne skupine II	Inšpekcijski pregledi prednostnih skupin I in II
Belgija	1 168	521	475	1 082	496	971
Bolgarija	313	290	273	310	255	528
Ciper	223	207	52	232	73	125
Finska	324	94	78	527	238	316
Nemčija	1 177	559	517	964	887	1 404
Islandija	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Nizozemska	1 527	1 456	1 026	1 964	557	1 583
Norveška	570	374	234	811	360	594
Portugalska	574	263	239	397	206	445
Romunija	430	374	339	467	437	776
Slovenija	163	98	97	149	143	240
Švedska	608	166	130	650	226	356
Združeno kraljestvo	2 046	1 634	765	1 773	776	1 541
Skupaj	9 514	6 252	4 429	9 684	4 742	9 171

Tabela 3 – Obveznost in inšpekcijski pregledi v skladu s členom 7(1) Direktive 2009/16/ES

	Obveznost za leto 2011	Pristanki ladij iz prednostne skupine I	Inšpekcijski pregledi prednostne skupine I	Pristanki ladij iz prednostne skupine II	Inšpekcijski pregledi prednostne skupine II	Inšpekcijski pregledi prednostnih skupin I in II
Francija	1 305	1 314	492	2 300	733	1 225
Grčija	590	1 469	656	2 836	334	990
Irska	268	562	81	475	153	234
Italija	1 203	1 464	1 084	3 440	622	1 706
Španija	1 960	2 513	1 216	3 537	511	1 727
Skupaj	5 326	7 322	3 529	12 588	2 353	5 882

Tabela 4 – Obveznost in inšpekcijski pregledi v skladu s členom 7(2) Direktive 2009/16/ES

	Obveznost za leto 2011	Pristanki ladij iz prednostne skupine I	Inšpekcijski pregledi prednostne skupine I	Pristanki ladij iz prednostne skupine II	Inšpekcijski pregledi prednostne skupine II	Inšpekcijski pregledi prednostnih skupin I in II
Danska	588	196	173	320	209	382
Estonija	328	68	65	134	120	185
Latvija	430	71	66	187	180	246
Litva	347	66	62	125	120	182
Poljska	531	156	139	324	293	432
Skupaj	2 224	557	505	1 090	713	1 427

Tabela 5 – Splošni trend inšpekcijskih pregledov in spremembe v vrstah inšpekcijskih pregledov v regiji PMoU

Spremembe v vrsti inšpekcijskega pregleda v okviru nove in prejšnje ureditve PSC

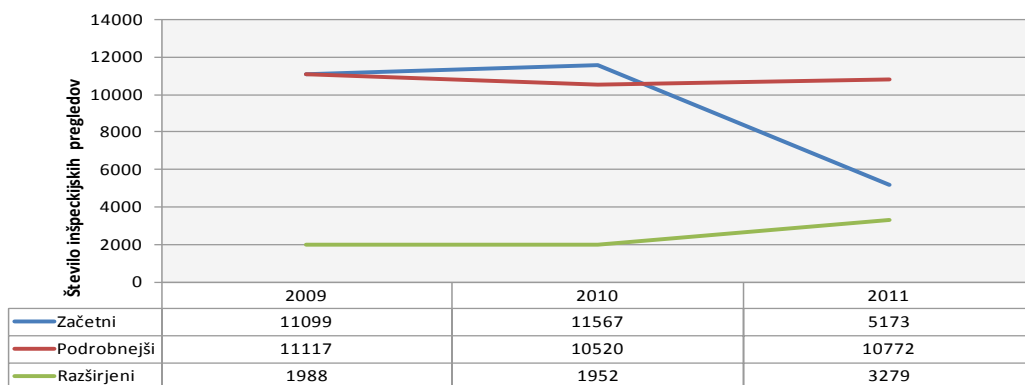


Tabela 6 – Število inšpektorjev PSC v vsaki državi

	Število inšpektorjev PSC
Belgija	9
Bolgarija	14
Ciper	11
Danska	27
Estonija	9
Finska	23
Francija	84
Nemčija	40
Grčija	51
Islandija	2
Irska	22
Italija	111
Latvija	9
Litva	12
Malta	3
Nizozemska	29
Norveška	79
Poljska	16
Portugalska	11
Romunija	13
Slovenija	4
Španija	96
Švedska	44
Združeno kraljestvo	113
Skupaj	832

Tabela 7 – Pristanki ladij in inšpekcijski pregledi na sidriščih

	Skupni pristanki ladij	Pristanki ladij na sidriščih	Inšpekcijski pregledi na sidriščih	Pristanki ladij iz prednostne skupine I na sidriščih	Inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine I	Zadržanja ladij iz prednostne skupine I na sidriščih
Belgija	18 649	–		–	–	–
Bolgarija	2 633	283	62	18	13	–
Ciper	2 304	147	3	25	–	
Danska	8 920	1	1	1	1	–
Estonija	3 754	–		–	–	–
Finska	18 229	17	1	1	–	–
Francija	29 204	148	10	14	–	–
Nemčija	23 330	–		–	–	–
Grčija	18 080	2 446	210	294	47	–
Islandija	1 567	3		–	–	–
Irska	7 450	5		–	–	–
Italija	73 290	15 541	421	5 682	53	-
Latvija	5 318	–		–	–	–
Litva	3 439	22		–	–	–
Malta	2 942	–		–	–	–
Nizozemska	47 686	382	17	26	2	–
Norveška	14 201	130	82	12	11	–
Poljska	8 570	294	23	3	1	–
Portugalska	3 189	7	4	3	1	–
Romunija	3 886	829	113	15	4	–
Slovenija	1 248	22	11	–	–	–
Španija	38 490	1 916	113	363	29	1
Švedska	30 168	2		–	–	–
Združeno kraljestvo	3 851	245	36	182	13	–