



Bruxelles, den 16.11.2012
COM(2012) 660 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**Rapport om gennemførelsen og virkningerne af foranstaltninger truffet i henhold til
direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol**

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Rapport om gennemførelsen og virkningerne af foranstaltninger truffet i henhold til direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Et af de vigtigste elementer i sikkerhed til søs er havnestatskontrol, som kan defineres som inspektion af udenlandske skibe, der anløber andre nationale havne, med henblik på at kontrollere, at skibsførerens og officerernes kompetencer samt skibets tilstand og udstyr er i overensstemmelse med de internationale konventioner, og at skibet er bemannet og drives i henhold til gældende international lovgivning.

EU's ordning for havnestatskontrol har hjemmel i direktiv 2009/16/EF¹, som er en omarbejdning og udvidelse af den tidligere lovgivning på området, der blev indført i 1995. EU-ordningen er baseret på den struktur, der allerede findes ved Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol (Paris MoU). Alle EU's kystmedlemsstater samt Canada, Rusland, Kroatien, Island og Norge er medlem af Paris MoU. Kommissionen og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) arbejder tæt sammen med Paris MoU.

Ved direktiv 2009/16/EF blev der indført en ny inspektionsordning for havnestatskontrol fra den 1. januar 2011. Udover de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet på nationalt plan, er direktivet blevet gennemført på EU-plan ved oprettelsen af et nyt system til rapportering om resultaterne af inspektioner i forbindelse med havnestatskontrol (THETIS-databasen). THETIS-systemet er udviklet af Kommissionen i tæt samarbejde med EMSA, og EMSA driver det på vegne af Kommissionen.

Ved direktiv 2009/16/EF fastsættes der flere nye krav inden for havnestatskontrol samt fælles kriterier for og harmoniserede procedurer til kontrol med skibe, og formålet er, at alle skibe afhængig af deres risikoprofil skal inspiceres, hvor skibe med en højere risikoprofil skal inspiceres oftere.

I artikel 35 fastsættes det, at Kommissionen senest den 30. juni 2012 skal forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om direktivets gennemførelse og særlig om opfyldelsen af den samlede EF-inspektionsforpligtelse og af hver medlemsstats forpligtelse (artikel 5, 6, 7 og 8). I henhold til artikel 35 skal Kommissionen også rapportere om antallet af havnestatsinspektører i de enkelte medlemsstater, antallet af foretagne inspektioner, og om hvorvidt det er nødvendigt at forelægge et forslag om ændring af direktivet eller til yderligere lovgivning på området.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (omarbejdet) (EUT L 136 af 28.5.2009, s. 57).

2. EVALUERINGSMETODE

Medlemsstaternes gennemførelse af direktivet består af nogle retlige, operationelle og tekniske elementer:

- Den retlige gennemførelse opnås ved den formelle omsætning af direktivet samt håndhævelse af den deraf følgende nationale lovgivning.
- Den operationelle gennemførelse opnås ved at sikre, at alle de skibe, der anløber havne og ankerpladser i EU, regelmæssigt inspiceres samt ved at følge de procedurer og krav, der er fastsat i direktivet.
- Den operationelle gennemførelse omfatter oprettelsen og anvendelsen af THETIS-databasen og den nødvendige computerinfrastruktur til at registrere oplysninger om skibenes anløb², jf. artikel 24 i direktivet.

I forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport anmodede Kommissionen medlemsstaterne om at indgive oplysninger om omsætningen og gennemførelsen af direktivet. Derudover blev EMSA af Kommissionen pålagt at gennemføre et antal inspektioner i medlemsstaterne for at bidrage til vurderingen af direktivets gennemførelse.

3. ÆNDRINGER INDFØRT VED DIREKTIV 2009/16/EF

Ved direktiv 2009/16/EF blev der indført følgende grundlæggende ændringer i EU's havnestatskontrolordning:

3.1. Fuld inspektionsdækning

Ved direktiv 2009/16/EF fastsættes det, at alle berørte skibe, der anløber EU-havne, skal inspiceres. Det fraviger det tidligere krav (i direktiv 95/21/EF med senere ændringer) til de nationale havnekontrolmyndigheder om at inspicere 25 % af de individuelle skibe, der anløb deres havne. Under den nye inspektionsordning udvælges skibe til inspektion via et udførligt system af individuelle risikoprofiler. Hvert skib får enten betegnelsen "højrisiko", "lavrisiko" eller "standardrisiko".

Inspektionernes hyppighed afhænger af risikoprofilen:

- højrisikoskibe underkastes periodisk inspektion hver 5.-6. måned,
- standardrisikoskibe underkastes periodisk inspektion hver 10.-12. måned og
- lavrisikoskibe underkastes periodisk inspektion hver 24.-36. måned.

Når et bestemt skib kan underkastes inspektion (f.eks. 10 måneder efter den sidste inspektion hvad angår standardrisikoskibe) i henhold til inspektionshyppigheden nævnt ovenfor, får skibet status som "prioritet II" og kan inspiceres. Når tidsrammen for inspektion på baggrund

² I artikel 24, stk. 2, i direktiv 2009/16/EF bestemmes det, at medlemsstaterne sikrer, at oplysninger om skibenes anløb overføres til THETIS-databasen inden for en rimelig frist ved hjælp af Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem "SafeSeaNet" som omhandlet i artikel 3, litra s), i direktiv 2002/59/EF, så havnestatskontrolmyndighederne kan udvælge skibe til inspektion.

af risikoprofilen er udløbet (f.eks. 12 måneder efter den sidste inspektion hvad angår standardrisikoskibe), får skibet status som "prioritet I" og skal inspiceres.

Risikoprofilen fastsættes på basis af syv kriterier, nemlig i) skibstype, ii) skibets alder, iii) flag (på den sorte, grå eller hvide liste i henhold til kriterierne i Paris MoU), iv) anerkendte organisationer, v) rederiets præstationer, vi) antal fejl og mangler, der er registreret under hver inspektion af skibet inden for de sidste 36 måneder og vii) antal tilbageholdelser inden for de sidste 36 måneder.

Der kan gennemføres tre typer inspektioner - en "indledende inspektion", en "mere detaljeret inspektion" og en "udvidet inspektion". Som regel underkastes højrisikoskibe en udvidet inspektion, mens standardrisiko- og lavrisikoskibe underkastes indledende eller mere detaljerede inspektioner.

3.2. Flagstatens præstationer

Et af kriterierne for at fastsætte et skibs risikoprofil er flagstatens præstationer. Artikel 10, stk. 3, i direktiv 2009/16/EF gennemføres ved Kommissionens forordning (EU) nr. 801/2010³ af 13. september 2010 for så vidt angår flagstatskriterierne. I henhold til dette system opføres flagstaterne på en sort, grå eller hvid liste på basis af det samlede antal inspektioner og tilbageholdelser af skibe, som sejler under deres flag, og som opererer i Paris MoU-regionen i en periode på tre år. Denne klassificering ajourføres årligt.

3.3. Rederiets præstationer

Rederiets præstationer (som der ikke blev taget højde for under den tidligere inspektionsordning) er baseret på antallet af inspektioner, tilbageholdelser og fejl og mangler, der er registreret for skibe fra det samme rederi (som er ansvarligt for, at skibet drives i overensstemmelse med ISM-koden). Rederiernes præstationsniveau kan kategoriseres som "højt", "gennemsnitligt", "lavt" og "meget lavt". Kommissionens forordning (EU) nr. 802/2010⁴ af 13. september 2010 blev vedtaget med henblik på at fastsætte kriterier for at fastslå rederiernes præstationer. Denne forordnings operationelle effektivitet er i øjeblikket ved at blive vurderet.

3.4. Oplysninger om de faktiske ankomst- og afsejlingstidspunkter for skibe, der anløber havne og ankerpladser

I direktivet bestemmes det, at THETIS-databasen skal modtage oplysninger om skibenes anløb fra SafeSeaNet-systemet, så der kan planlægges inspektioner i forbindelse med havnestatskontrol. Dette element var ikke en del af den tidligere inspektionsdatabase (SIRENAC). SafeSeaNet blev oprettet⁵ som en central europæisk platform til maritim informationsudveksling, så alle EU-medlemsstater samt Norge og Island kan overføre og modtage oplysninger om skibe, skibsbevægelser og farligt gods.

Betydningen af dette element i den nye havnestatskontrolordning er afgørende, idet medlemsstaternes planlægning og overholdelse af deres inspektionsforpligtelse er baseret på

³ EUT L 241 af 14.9.2010, s. 1.

⁴ EUT L 241 af 14.9.2010, s. 4.

⁵ Ved direktiv 2002/59/EF af 27.6.2002, som ændret.

et umiddelbart og fuldstændigt kendskab til oplysninger om risikoprofilen for de skibe, der anløber deres havne.

3.5. Inspektioner på ankerpladser

Et nyt element, der er blevet indført med direktiv 2009/16/EF, er, at skibe kan underkastes inspektion på en ankerplads, hvor der forekommer grænsefladeaktiviteter mellem skib og havn. Det kræver yderligere inspektionsregler og ressourcer.

3.6. Adgangsforbud

Under direktiv 2009/16/EF er reglen om adgangsforbud som følge af gentagne tilbageholdelser blevet udvidet til også at omfatte flagstater på den grå liste samt alle skibstyper. I den nye inspektionsordning er det fastsat, at hvis et skib med et flag på den sorte liste er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder, får det udstedt et adgangsforbud. I forbindelse med et skib med et flag på den grå liste vil mere end to tilbageholdelser i løbet af de foregående 24 måneder ligeledes føre til adgangsforbud. Under den nye havnestatskontrol indføres der også nye minimumsforbud: 3 måneder for det første adgangsforbud, 12 måneder for det andet adgangsforbud og 24 måneder for det tredje adgangsforbud. Det tredje adgangsforbud kan kun ophæves, hvis skibet opfylder nogle bestemte kriterier, og der gennemføres en ny inspektion i løbet af adgangsforbuddets 24 måneder. Enhver tilbageholdelse efter det tredje adgangsforbud fører til et permanent adgangsforbud til enhver havn i EU.

4. GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET

4.1. Den retlige gennemførelse - omsætning til national lovgivning

Direktiv 2009/16/EF trådte i kraft den 17. juni 2009, og medlemsstaterne skulle omsætte det til deres nationale lovgivning senest den 1. januar 2011.

De medlemsstater, der ikke har en kystlinje, var ikke forpligtet til at omsætte direktivet. Kun Slovakiet har gennemført direktivet⁶, mens fire medlemsstater (Ungarn, Luxembourg, Østrig og Tjekkiet) formelt har meddelt, at de ikke vil omsætte det.

Blandt de 23 medlemsstater havde kun ca. halvdelen meddelt alle deres gennemførelsesforanstaltninger mere eller mindre til tiden, dvs. inden for tre måneder efter gennemførelsesfristen. Det medførte, at den nye inspektionsordning ikke kunne få fuld virkning fra den 1. januar 2011. Kommissionen indledte derfor en traktatbrudssag over for alle de medlemsstater, der ikke havde overholdt gennemførelsesfristen, og der er nu næsten opnået fuld gennemførelse.

Kommissionens tjenestegrene er i øjeblikket ved at undersøge, om de meddelte foranstaltninger overholder EU-lovgivningen. Derudover er EMSA begyndt at foretage yderligere besøg i medlemsstaterne for at kontrollere gennemførelsen (ca. fem besøg om året)

⁶ Selv om Slovakiet har omsat direktivet, findes der ingen oplysninger om gennemførelsen, da landet ikke har nogen søhavne. Denne rapport omhandler derfor de 22 EU-kyststateres gennemførelse og/eller (hvis det er relevant) de 27 stater, der er medlem af Paris MoU.

4.2. Gennemførelsesforanstaltninger, EU-lovgivningen

Udover Kommissionens forordninger⁷ om kriterierne for bestemmelse af et skibs risikoprofil ud fra henholdsvis flagstatens og rederiets præstationer er Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010⁸ af 20. maj 2010 om gennemførelse af artikel 14 i direktiv 2009/16/EF om de elementer, der skal kontrolleres under udvidede inspektioner af skibe, også blevet vedtaget.

4.3. Den operationelle gennemførelse

Den nye inspektionsordning sigter mod at udrydde sejlads med skibe, der ikke lever op til standarderne, ved at øge inspektionshyppigheden for disse skibe, samtidig med at den nedsættes for skibe af høj kvalitet. Det kræver et informationssystem (THETIS), der ikke kun indsamler og udbreder data vedrørende havnestatskontrol, men som også kan samle dataene i kriterier, der kan vejlede medlemsstaterne i at udpege de rette skibe til havnestatskontrol. SafeSeaNet-systemet giver THETIS alle oplysninger vedrørende skibenes ankomst til og afsejling fra alle EU-havne og ankerpladser.

4.4. Den tekniske implementering

Inden den 1. januar 2011 organiserede EMSA en oplysningskampagne for at øge medlemsstaternes og branchens kendskab til de nye rapporteringsforpligtelser.

I november 2010 var den tekniske grænseflade mellem de to systemer (THETIS og SafeSeaNet), som gør det muligt at registrere oplysninger om skibenes anløb i THETIS, på plads. Den 15. december 2010 var THETIS fuldt operationel. Inden da sørgede EMSA for uddannelse til THETIS-brugerne.

Efter lanceringen af THETIS (den 1. januar 2012) er der oprettet en helpdesk, som yder support og teknisk bistand til THETIS-brugere. I 2011 blev der modtaget 2 331 anmodninger, og det tog i gennemsnit 1,3 timer at lukke sagerne.

I løbet af første kvartal 2011 havde de fleste medlemsstater afsluttet den nationale gennemførelse af ordningerne for havneanløb. For at vurdere fuldstændigheden af de oplysninger om havneanløb, som blev registreret i THETIS i 2011, gennemførte EMSA en undersøgelse af havneanløb, der sammenlignede antallet af registrerede havneanløb i THETIS, SafeSeaNet og Lloyds' List Intelligence (en privat udbyder af tjenesteydelser). Følgende forhold blev bemærket:

- De fleste medlemsstater afsluttede den nationale gennemførelse af THETIS/SafeSeaNet-grænsefladen i løbet af første kvartal 2011. Derfor blev der fra april 2011 og frem konstateret en mere konstant overførsel af informationer fra SafeSeaNet til THETIS hos de fleste medlemsstater.
- Finland afsluttede den nationale gennemførelse af THETIS/SafeSeaNet-grænsefladen medio juni 2011.
- Ved udgangen af 2011 havde Det Forenede Kongerige endnu ikke afsluttet den nationale gennemførelse af THETIS/SafeSeaNet-grænsefladen. Derfor er

⁷ Forordning (EU) nr. 801/2010 og (EU) nr. 802/2010.

⁸ EUT L 125 af 21.5.2010, s. 2.

oplysningerne i THETIS om skibenes anløb i 2011 for Det Forenede Kongeriges vedkommende begrænset til de registreringer, der er indført manuelt, og afspejler ikke de virkelige forhold.

5. VIGTIGSTE UDFORDRINGER I FORBINDELSE MED GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET

Denne rapport giver en mere dybtgående analyse og vurdering af følgende problemstillinger:

5.1. EU's samlede inspektionsforpligtelser

I henhold til artikel 5 i direktiv 2009/16/EF skal hver medlemsstat overholde sin årlige inspektionsforpligtelse:

- (a) ved at inspicere alle prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser, og
- (b) ved at foretage et årligt antal inspektioner (prioritet I og prioritet II), der mindst svarer til dens andel af det samlede årlige antal inspektioner, der skal foretages i EU og Paris MoU-regionen.

Antallet af inspektioner, der skal foretages af de nationale myndigheder (den rimelige andel) beregnes ved en midlertidig mekanisme fastsat af Paris MoU. Fra den 1. januar 2014 vil disse oplysninger udelukkende være baseret på oplysningerne i THETIS-databasen. Tabel 1 i bilaget angiver inspektionsandelen for hver Paris MoU-medlemsstat i 2011.

Ud fra oplysningerne i THETIS-databasen kan Kommissionen konkludere, at inspektionsforpligtelserne generelt er overholdt.

5.2. Medlemsstaternes overholdelse af den årlige inspektionsforpligtelse og analyse af gennemførelsen af artikel 6, 7 og 8 i direktiv 2009/16/EF

Mens inspektionsforpligtelsen fastsættes i artikel 5 i direktiv 2009/16/EF, fastsætter artikel 6, 7 og 8, hvad medlemsstaterne skal gøre for at overholde deres forpligtelser.

5.2.1 Inspektionsforpligtelsen og manglende prioritet I-inspektioner (artikel 6)

Artikel 6 i direktivet omfatter bestemmelser, der finder anvendelse for de medlemsstater, der ikke foretager de inspektioner, der kræves i henhold til artikel 5, stk. 2, litra a) (inspektion af alle de prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser). I en sådan situation anses en medlemsstat for at have opfyldt sin forpligtelse, hvis de manglende inspektioner ikke overstiger:

- (a) 5 % af det samlede antal inspektioner af prioritet I-højrisikoskibe og
- (b) 10 % for andre prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.

I 2011 befandt 12⁹ (ud af 22) EU-medlemsstater¹⁰ sig i en sådan situation. Tabel 2 angiver forpligtelsen og antallet af inspektioner foretaget af medlemsstater, for hvem artikel 6 finder anvendelse.

Som en indledende bemærkning noterer Kommissionen sig, at den samlede inspektionsforpligtelse er overholdt, men der synes at være nogle gennemførelsesproblemer i visse medlemsstater, som der skal tages hånd om. Antallet af manglende inspektioner i visse medlemsstater giver anledning til særlig bekymring.

5.2.2 *Det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber havne og ankerpladser, overstiger medlemsstatens årlige inspektionsandel (artikel 7, stk. 1)*

Artikel 7, stk. 1, omhandler de såkaldt "overbebyrdede" medlemsstater, hvor antallet af prioritet I-skibe, der anløber deres havne eller ankerpladser, overstiger deres inspektionsandel. I 2011 var det tilfældet i 5¹¹ EU-medlemsstater. I en sådan situation bestemmes det i artiklen, at en medlemsstat anses for at have overholdt sin forpligtelse, hvis:

- (a) antallet af prioritet I-inspektioner foretaget af medlemsstaten mindst svarer til dens inspektionsandel, og
- (b) medlemsstaten ikke forbigår mere end 30 % af de prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.

Tabel 3 angiver disse "overbebyrdede" medlemsstaters forpligtelse samt antallet af inspektioner, som de har foretaget. Kommissionen bemærker i den forbindelse atter antallet af manglende prioritet I-inspektioner.

5.2.3 *Det samlede antal prioritet I og prioritet II-skibe, der anløber havne og ankerpladser, er lavere end medlemsstatens årlige inspektionsandel (artikel 7, stk. 2)*

Artikel 7, stk. 2, omhandler de såkaldt "underbebyrdede" medlemsstater, hvor det samlede antal prioritet I og prioritet II-skibe, der anløber deres havne eller ankerpladser, er lavere end deres inspektionsandel. I 2011 var det tilfældet for 5¹² EU-medlemsstater. I en sådan situation anses medlemsstaten for at have opfyldt sin forpligtelse, når:

- (a) den foretager inspektion af alle prioritet I-skibe, og
- (b) den foretager inspektion af mindst 85 % af prioritet II-skibene.

Tabel 4 angiver disse "underbebyrdede" medlemsstaters forpligtelse samt antallet af inspektioner, som de har foretaget. I den forbindelse bemærker Kommissionen, at disse medlemsstater foretog de påkrævede prioritet I-inspektioner, og at de næsten alle foretog det påkrævede antal prioritet II-inspektioner.

⁹ Belgien, Bulgarien, Cypern, Det Forenede Kongerige, Finland, Malta, Nederlandene, Portugal, Rumænien, Slovenien, Sverige og Tyskland.

¹⁰ Det gælder også Kroatien, Island, Norge og Rusland.

¹¹ Frankrig, Grækenland, Irland, Italien og Spanien.

¹² Danmark, Estland, Letland, Polen og Østrig.

Hvad angår de manglende prioritet I-inspektioner omhandlet ovenfor, vil Kommissionen/EMSA samarbejde med medlemsstaterne om at undersøge grundene til disse problemer under hensyntagen til tilpasningen til den nye inspektionsordning. Hver medlemsstat skal foretage det antal inspektioner, den har fået tildelt, ellers hæmmer det princippet om den rimelige andel.

5.2.4 Udsættelse af inspektioner og særlige situationer (artikel 8)

Ved artikel 8, stk. 1, fastsættes det, at medlemsstaterne kan beslutte at udsætte inspektionen af et prioritet I-skib, enten til skibets næste anløb af en havn i samme medlemsstat (forudsat at der ikke går mere end 15 dage, eller at skibet ikke anløber andre havne i EU) eller til en anden havn i EU (forudsat at der ikke går mere end 15 dage, og at den stat, hvor den pågældende anløbshavn er beliggende, har accepteret at foretage inspektionen).

I 2011 blev der registreret 190 sådanne anmodninger i THETIS fra 18 medlemsstater. 153 (80,5 %) af disse anmodninger blev accepteret af den modtagende medlemsstat, som foretog inspektionen.

Derudover omhandler artikel 8, stk. 2, særlige situationer, hvor det er berettiget at forbigå en inspektion. Disse særlige situationer opstår, når en inspektion efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære en risiko for havmiljøet eller for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed, eller når skibet kun anløber havnen i natperioden.

Ud af de 1 614 tilfælde af berettiget forbigåelse af prioritet I-inspektioner, der blev registreret i THETIS i 2011 af medlemmer af Paris MoU, kunne 121 (7,5 %) tilskrives risiko, 582 (36 %) kunne tilskrives anløb i natperioden, 799 (49,5 %) kunne tilskrives skibe, der lå på ankerplads i for kort tid og 112 (7 %) skyldtes "teknisk urigtighed". Den "tekniske urigtighed" blev indført i den indledende fase af anvendelsen af THETIS for problemer i forbindelse med systemets indfasning og/eller andre ikke-fastslåede grunde. Denne mulighed findes ikke længere.

5.3. Antallet og typen af foretagne inspektioner

Tabel 5 er en grafisk repræsentation af udviklingen i typen af inspektioner (indledende - mere dybtgående - udvidet) i Paris MoU-regionen i perioden 2009-2011. Det forhøjede antal af udvidede inspektioner tyder på, at der foretages flere dybtgående kontroller under den nye inspektionsordning.

5.4. Antallet af havnestatsinspektører i hver medlemsstat

I artikel 4 i direktivet fastsættes det, at medlemsstaterne skal råde over passende kompetente myndigheder med det fornødne antal kvalificerede skibsinspektører. Tabel 6 angiver antallet af havnestatsinspektører i hver medlemsstat. Tallene varierer fra den ene medlemsstat til den anden, idet ikke alle stillingerne er fuldtidsækvivalente. Kommissionen bemærker, at medlemsstaterne overordnet set råder over et passende antal inspektører til at foretage de påkrævede inspektioner.

5.5. Adgangsforbud

I løbet af 2011 udstedte EU-medlemsstaterne 18 adgangsforbud. 16 af disse blev udstedt på basis af gentagne tilbageholdelser, ét på basis af manglende anløb til det udpegede reparationsværft og ét på basis af flugt fra en tilbageholdelse¹³.

5.6. Inspektioner på ankerpladser

I direktiv 2009/16/EF fastsættes det, at et skib kan inspiceres på en ankerplads inden for en havns jurisdiktion. Tabel 7 giver oplysninger om gennemførelsen af dette kriterium i 2011. Det er særligt bekymrende, at antallet af manglende prioritet I-inspektioner i visse medlemsstater er højt. Dette problem skal afklares med medlemsstaterne.

5.7. Problemer/spørgsmål, som er blevet rejst af medlemsstaterne

Kommissionen har som del af evalueringen sendt medlemsstaterne et spørgeskema, hvor den opfordrede de nationale myndigheder til at angive mangler i eller eventuelle forbedringer til direktivet. Flere medlemsstater har benyttet sig af denne mulighed.

Hovedpunkter, der blev rejst:

- Ifølge direktivet er det muligt i særlige situationer at udsætte inspektionen af prioritet I-skibe - denne mulighed findes ikke for prioritet II-inspektioner, som ikke er obligatoriske. Men hvis en medlemsstat dog er "underbebyrdet" i henhold til artikel 7, stk. 2, i direktivet, skal den (faktisk) anse prioritet II-inspektioner som værende obligatoriske. Flere medlemsstater anmoder om, at muligheden for at udsætte inspektioner også anvendes på de "obligatoriske" prioritet II-inspektioner.
- Ifølge artikel 8, stk. 2, litra b), kan en manglende inspektion på en ankerplads være berettiget, hvis skibet anløber i "for kort tid". Medlemsstaterne anmodede om, at denne bestemmelse også finder anvendelse i havne.
- Ifølge artikel 15 i direktiv 2002/59/EF kan medlemsstaterne undtage skibe i rutefart mellem havne på deres eget territorium fra bestemmelserne om indberetning af farligt eller forurenende gods om bord. Medlemsstaterne foreslår, at denne undtagelse udvides til havnestatskontrol.
- Medlemsstaterne bemærkede, at kravene i direktiv 2002/59/EF og direktiv 2009/16/EF om rederes forsikring mod søretlige krav ikke er indeholdt i THETIS, og det bør der tages højde for.
- I de situationer, hvor et fartøjs prioritetsstatus ændres, mens det er i havn, foreslår medlemsstaterne, at THETIS udsender en advarsel til den berørte stat, og at staten bør have en passende frist, så den ikke får registreret dette som en manglende inspektion.
- Bilag III til direktivet omfatter en informationsliste, der skal forelægges i forbindelse med anmeldelse om et skibs ankomst. Medlemsstaterne foreslog, at kriterium f) "dato

¹³ Direktivets artikel 21, stk. 4.

for den seneste udvidede inspektion i Paris MoU-regionen" udgår, idet denne oplysning allerede fremgår af THETIS.

Kommissionen undersøger i øjeblikket de problemer, der er udpeget under gennemførelsen samt de spørgsmål, som medlemsstaterne har rejst, og hvorvidt det kræver en ændring af direktiv 2009/16/EF. Kommissionen vil navnlig (sammen med EMSA) se på, om disse er statistiske anormaliteter, der skyldes det første år i gennemførelsen, eller om de skyldes selve ordningen, og hvorvidt de vil berøre de samme medlemsstater hvert år.

6. KONKLUSIONER

6.1. Resultatet af gennemførelsesforanstaltningerne

Det har krævet arbejde og betydelige økonomiske ressourcer fra medlemsstaterne og EU at gennemføre direktivet. På basis af det arbejde, er direktivet blevet gennemført i vid udstrækning tidligt i 2011. Kommissionens overordnede indtryk er, at direktivet er gennemført i væsentlig grad. Kommissionen vil på et senere tidspunkt søge at løse alle de retlige, tekniske og operationelle mangler, der er konstateret.

6.2. Virkninger på havmiljøet, søtransportens effektivitet og forebyggelse af forurening

Med den nye inspektionsordning er der indført fuld inspektionsdækning for skibe, der anløber havne og ankerpladser i EU, samt et mere risikobaseret system til at udpege skibe til inspektion, samtidig med at oplysninger om skibenes anløb i realtid medfører forbedrede muligheder for at træffe beslutning om, hvilke skibe, der skal inspiceres.

Samlet set har EU-medlemsstaterne opfyldt deres inspektionsforpligtelser. Sammenlignet med de foregående år er det samlede antal af inspektioner, der skulle foretages i 2011, faldet. Det har resulteret i inspektioner af højere kvalitet, hvor indsatsen har været koncentreret omkring skibe, der ikke lever op til standarden. Det betyder, at ressourcerne til havnestatskontrol er koncentreret omkring inspektioner af fartøjer af dårligere kvalitet, og at de inspektioner, der foretages, er mere dybtgående.

6.3. Den fremtidige udvikling

I lyset af de problemer, der er konstateret i forbindelse med gennemførelsen og meddelt Kommissionen af medlemsstaterne, er Kommissionen som tidligere nævnt i færd med at vurdere, hvorvidt det er nødvendigt at ændre direktivet.

I de kommende år forventes det, at EU-havnestatskontrolordningen tilpasses de fremtidige kriterier, der bl.a. kan stamme fra internationale konventioner, efterhånden som de træder i kraft og bliver relevante instrumenter inden for rammerne af direktiv 2009/16/EF.

Den forestående ikrafttrædelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006, og det tilsvarende direktiv 2009/13/EF¹⁴, vil skulle understøttes af THETIS. I den forbindelse drøfter

¹⁴ EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30.

Europa-Parlamentet og Rådet i øjeblikket et kommissionsforslag om ændring af direktiv 2009/16/EF¹⁵.

Når IMO's konvention om ballastvand, 2006 træder i kraft, forventes det, at den vil blive gennemført ved hjælp af direktiv 2009/16/EF og THETIS.

¹⁵ COM(2012) 129 af 23.3.2012.

Bilag

Tabeller, der henvises til i rapporten*

Eftersom direktivet henviser til Paris MoU, er de regionale oplysninger i ikke-EU-medlemsstater medtaget i tabellerne, hvis relevant.

Tablet 1 - Paris MoU-medlemsstaternes inspektionsforpligtelser

	Samlede antal havneanløb i	Individuelle skibe registreret i	2011-forhold	2011-forpligtelse i henhold til artikel 5, stk. 2, litra b)
Belgien	23 233	5 255	6,30 %	1 168
Bulgarien	2 909	1 277	1,69 %	313
Canada	913	872	3,48 %	645
Kroatien	1 927	624	1,10 %	203
Cypern	2 410	800	1,20 %	223
Danmark	8 387	2 053	3,18 %	588
Estland	5 096	1 507	1,77 %	328
Finland	12 727	1 170	1,75 %	324
Frankrig	27 654	5 447	7,04 %	1 305
Tyskland	27 503	4 941	6,35 %	1 177
Grækenland	20 314	3 295	3,18 %	590
Island	1 935	322	0,31 %	58
Irland	9 528	1 139	1,45 %	268
Italien	31 810	5 049	6,49 %	1 203
Letland	7 149	1 965	2,32 %	430
Litauen	4 080	1 605	1,87 %	347
Malta	2 607	819	1,80 %	333
Nederlande	42 686	7 235	8,24 %	1 527
Norge	14 391	1 514	3,08 %	570
Polen	11 034	2 380	2,86 %	531
Portugal	3 683	1 536	3,10 %	574
Rumænien	4 087	1 703	2,32 %	430
Rusland	16 728	3 403	3,34 %	618
Slovenien	1 417	612	0,88 %	163
Spanien	31 865	6 234	10,58 %	1 960
Sverige	24 680	2 567	3,28 %	608
Det Forenede	4 266	2 231	11,04 %	2 046
I alt	345 019	67 555	100 %	18 530

*(Kilde: alle tabeller EMSA)

Tabel 2 Forpligtelser og inspektioner i henhold til artikel 6 i direktiv 2009/16/EF

	Forpligtelser 2011	Prioritet I-anløb	Prioritet I-inspektioner	Prioritet II-anløb	Prioritet II-inspektioner	Prioritet I- og II-inspektioner
Belgien	1 168	521	475	1 082	496	971
Bulgarien	313	290	273	310	255	528
Cypern	223	207	52	232	73	125
Finland	324	94	78	527	238	316
Tyskland	1 177	559	517	964	887	1 404
Island	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Nederlande ne	1 527	1 456	1 026	1 964	557	1 583
Norge	570	374	234	811	360	594
Portugal	574	263	239	397	206	445
Rumænien	430	374	339	467	437	776
Slovenien	163	98	97	149	143	240
Sverige	608	166	130	650	226	356
Det Forenede Kongerige	2 046	1 634	765	1 773	776	1 541
I alt	9 514	6 252	4 429	9 684	4 742	9 171

Tabel 3 Forpligtelser og inspektioner i henhold til artikel 7, stk. 1, i direktiv 2009/16/EF

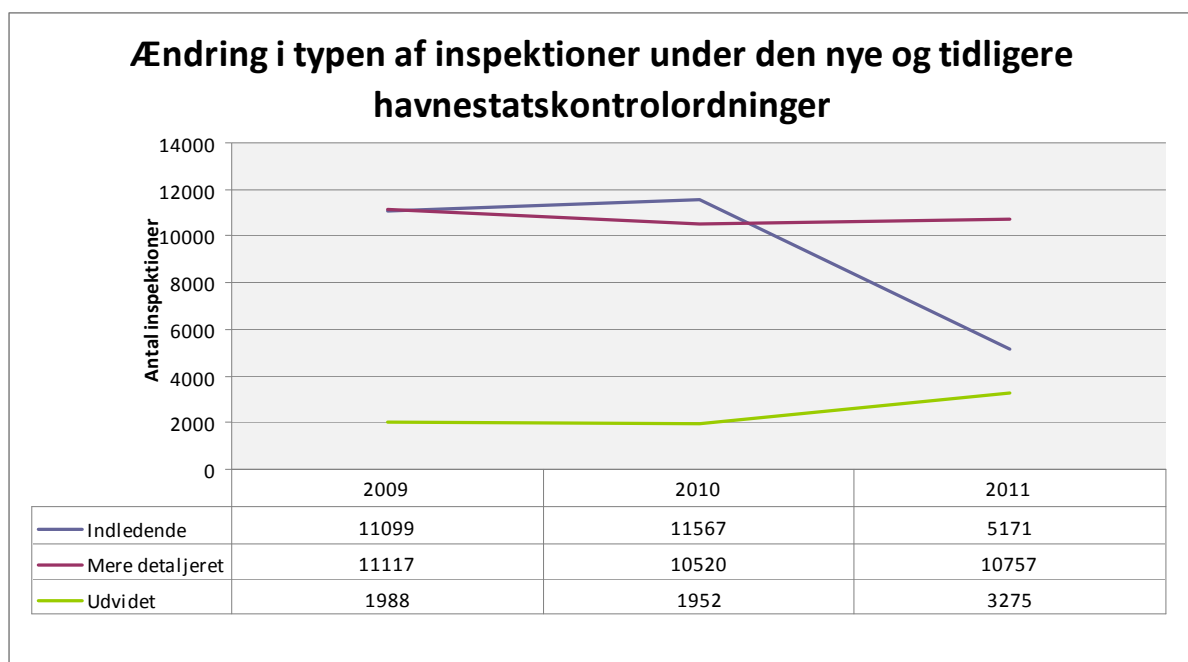
	Forpligtelser 2011	Prioritet I-anløb	Prioritet I-inspektioner	Prioritet II-anløb	Prioritet II-inspektioner	Prioritet I- og II-inspektioner
Frankrig	1 305	1 314	492	2 300	733	1 225
Grækenland	590	1 469	656	2 836	334	990
Irland	268	562	81	475	153	234
Italien	1 203	1 464	1 084	3 440	622	1 706

Spanien	1 960	2 513	1 216	3 537	511	1 727
I alt	5 326	7 322	3 529	12 588	2 353	5 882

Tabel 4 Forpligtelser og inspektioner i henhold til artikel 7, stk. 2, i direktiv 2009/16/EF

	Forpligtelser 2011	Prioritet I-anløb	Prioritet I-inspektioner	Prioritet II-anløb	Prioritet II-inspektioner	Prioritet I- og II-inspektioner
Danmark	588	196	173	320	209	382
Estland	328	68	65	134	120	185
Letland	430	71	66	187	180	246
Litauen	347	66	62	125	120	182
Polen	531	156	139	324	293	432
I alt	2 224	557	505	1 090	713	1 427

Tabel 5 Overordnede tendens i inspektioner og ændring af typen af inspektioner i Paris MoU-regionen



Tabel 6 Antal havnestatsinspektører i hver stat

	Antal havnestatsinspektører
Belgien	9
Bulgarien	14
Cypern	11
Danmark	27
Estland	9
Finland	23
Frankrig	84
Tyskland	40
Grækenland	51
Island	2
Irland	22
Italien	111
Letland	9
Litauen	12
Malta	3
Nederlandene	29
Norge	79
Polen	16
Portugal	11
Rumænien	13
Slovenien	4
Spanien	96
Sverige	44
Det Forenede Kongerige	113
I alt	832

Tabel 7 Anløb til og inspektioner på ankerpladser

	Anløb i alt	Anløb til ankerpladser	Inspektioner på ankerpladser	Prioritet I-anløb til ankerpladser	Prioritet I-inspektioner på ankerpladser	Prioritet I-tilbageholdelser på ankerpladser
Belgien	18 649	-		-	-	-
Bulgarien	2 633	283	62	18	13	-
Cypern	2 304	147	3	25	-	
Danmark	8 920	1	1	1	1	-
Estland	3 754	-		-	-	-
Finland	18 229	17	1	1	-	-
Frankrig	29 204	148	10	14	-	-
Tyskland	23 330	-		-	-	-
Grækenland	18 080	2 446	210	294	47	-
Island	1 567	3		-	-	-
Irland	7 450	5		-	-	-
Italien	73 290	15 541	421	5 682	53	-
Letland	5 318	-		-	-	-
Litauen	3 439	22		-	-	-
Malta	2 942	-		-	-	-
Nederlandene	47 686	382	17	26	2	-
Norge	14 201	130	82	12	11	-
Polen	8 570	294	23	3	1	-
Portugal	3 189	7	4	3	1	-
Rumænien	3 886	829	113	15	4	-
Slovenien	1 248	22	11	-	-	-
Spanien	38 490	1 916	113	363	29	1
Sverige	30 168	2		-	-	-

Det Forenede Kongerige	3 851	245	36	182	13	-
-------------------------------	-------	-----	----	-----	----	---