



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 22 november 2012
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

INGEKOMEN DOCUMENT

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	20 november 2012
aan:	de heer Uwe CORSEPIUS, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2012) 660 final
Betreft:	VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD Beoordeling van de uitvoering en het effect van de maatregelen die zijn genomen op grond van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole

Hierbij gaat voor de delegaties Commissiedocument COM(2012) 660 final.

Bijlage: COM(2012) 660 final

Brussel, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Beoordeling van de uitvoering en het effect van de maatregelen die zijn genomen op
grond van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole**

(Voor de EER relevante tekst)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Beoordeling van de uitvoering en het effect van de maatregelen die zijn genomen op grond van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole

(Voor de EER relevante tekst)

1. INLEIDING

Een van de belangrijkste punten van maritieme veiligheid is havenstaatcontrole, die kan worden omschreven als de inspectie van buitenlandse schepen in andere nationale havens om te controleren of de competentie van de kapitein en officieren aan boord, de toestand van een schip en de uitrusting daarvan in overeenstemming zijn met de voorschriften van internationale verdragen en of het vaartuig conform het toepasselijke internationale recht wordt bemand en geëxploiteerd.

De EU-regeling voor havenstaatcontrole is gebaseerd op Richtlijn 2009/16/EG¹, die de in 1995 geïntroduceerde vroegere wetgeving op dit gebied herschikte en versterkte. De EU-regeling is gebaseerd op de reeds bestaande structuur van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake toezicht door de havenstaat (MOU van Parijs). Alle kuststaten van de EU en verder Canada, Rusland, Kroatië, IJsland en Noorwegen zijn partij bij het MOU van Parijs. De Commissie en het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) werken er nauw mee samen.

Richtlijn 2009/16/EG heeft een nieuwe inspectieregeling voor havenstaatcontrole geïntroduceerd, die per 1 januari 2011 is ingegaan. Behalve via de maatregelen die door de lidstaten zijn getroffen, is de richtlijn in EU-verband uitgevoerd via het opzetten van een systeem voor de rapportage van resultaten van inspecties in het kader van de havenstaatcontrole (de THETIS-databank). De Commissie heeft het THETIS-systeem in nauwe samenwerking met het EMSA ontwikkeld en het EMSA exploiteert het THETIS-systeem namens de Commissie.

Richtlijn 2009/16/EG voorziet in diverse nieuwe voorschriften op het gebied van havenstaatcontrole alsmede in gemeenschappelijke criteria en geharmoniseerde procedures voor de controle van schepen. Het is de bedoeling dat alle schepen, afhankelijk van hun risicoprofiel, aan inspecties worden onderworpen, waarbij schepen die een hoger risico vormen, vaker worden geïnspecteerd.

In artikel 35 staat dat de Commissie het Europees Parlement en de Raad uiterlijk 30 juni 2012 verslag zal doen over de uitvoering van de richtlijn en in het bijzonder over de uitvoering van de algemene communautaire inspectieverplichting en de naleving van de verplichting van elke lidstaat (artikelen 5, 6, 7 en 8). In artikel 35 wordt tevens bepaald dat de Commissie het aantal

¹ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (Herschikking) (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

havenstaatinspecteurs in elke lidstaat en het aantal uitgevoerde inspecties dient te melden en moet aangeven of de Commissie het nodig acht op dit gebied een wijzigingsrichtlijn of verdere wetgeving voor te stellen.

2. BEOORDELINGSMETHODE

De uitvoering van de richtlijn door de lidstaten bestaat uit wettelijke, operationele en technische elementen:

- De wettelijke uitvoering wordt bewerkstelligd via formele omzetting van de richtlijn en handhaving van de daaruit voortvloeiende nationale wetgeving.
- De operationele uitvoering wordt bewerkstelligd door ervoor te zorgen dat alle schepen die havens en ankerplaatsen binnen de EU aandoen regelmatig worden geïnspecteerd, en door de procedures en voorschriften van de richtlijn na te leven.
- De technische uitvoering behelst de totstandbrenging en de exploitatie van de THETIS-databank en de benodigde computerinfrastructuur voor de registratie van de aanloopinformatie over schepen², zoals vereist in artikel 24 van de richtlijn.

Om dit verslag op te stellen, verzocht de Commissie de lidstaten om haar informatie over de omzetting en uitvoering van de richtlijn te verschaffen. Daarnaast droeg de Commissie het EMSA op een serie inspecties in de lidstaten te verrichten om haar te helpen de uitvoering van de richtlijn te beoordelen.

3. WIJZIGINGEN DIE KRACHTENS RICHTLIJN 2009/16/EG ZIJN DOORGEVOERD

Bij Richtlijn 2009/16/EG zijn de volgende belangrijke wijzigingen in de EU-regeling voor havenstaatcontrole aangebracht:

3.1. Volledig inspectiebe-reik

In Richtlijn 2009/16/EG is vastgesteld dat alle in aanmerking komende vaartuigen die EU-havens aandoen, worden geïnspecteerd, wat een breuk vormt met het eerdere voorschrift (in de gewijzigde Richtlijn 95/21/EG) op grond waarvan de nationale havenstaatcontroleautoriteiten 25 % van de afzonderlijke schepen die hun havens bezochten, dienden te inspecteren. Krachtens de nieuwe inspectieregeling worden de gestelde doelen bereikt via een uitgebreid pakket van risicoprofielen voor afzonderlijke schepen. Elk schip krijgt het predicaat "hoog risico", "laag risico" of "normaal risico".

De inspectiefrequentie hangt af van het scheepsrisicoprofiel:

- schepen met een "hoog risico" moeten iedere 5-6 maanden worden geïnspecteerd;

² In artikel 24, lid 2, van Richtlijn 2009/16/EG staat dat de lidstaten erop toezien dat de aanloopinformatie binnen een redelijke termijn bezorgd wordt aan de THETIS-databank via het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie "SafeSeaNet" als bedoeld in artikel 3, onder s), van Richtlijn 2002/59/EG, om de havenstaatcontroleautoriteit de gelegenheid te bieden schepen voor inspectie te selecteren.

- schepen met een "normaal risico" iedere 10-12 maanden; en
- schepen met een "laag risico" iedere 24-36 maanden.

Wanneer een bepaald schip voor inspectie in aanmerking komt (bijvoorbeeld in geval van een schip met een normaal risico, tien maanden na de laatste inspectie) overeenkomstig bovengenoemde frequenties, wordt het schip in prioriteitsklasse II ingedeeld en kan het worden geïnspecteerd. Wanneer de op het scheepsrisicoprofiel gebaseerde termijn is verstreken (in geval van een schip met een normaal risico, twaalf maanden na de laatste inspectie), wordt het een schip van prioriteitsklasse I en moet het worden geïnspecteerd.

Het scheepsrisicoprofiel wordt opgesteld aan de hand van zeven criteria: i) type schip, ii) leeftijd schip, iii) vlag (zwart, grijs of wit, zie de lijst in het MOU van Parijs), iv) erkende organisatie, v) prestaties van de rederij, vi) aantal tekortkomingen geregistreerd bij elke inspectie in voorgaande 36 maanden en vii) aantal aanhoudingen in voorgaande 36 maanden.

Er kunnen drie typen inspectie, namelijk "eerste", "meer gedetailleerde" of "uitgebreide", worden verricht. In de regel worden schepen met een hoog risico aan een uitgebreide inspectie onderworpen, en schepen met een normaal of laag risico aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie.

3.2. Prestaties van de vlaggenstaat

De prestaties van de vlaggenstaat vormen een van de criteria voor het vaststellen van het risicoprofiel van een vaartuig. Verordening (EU) nr. 801/2010 van de Commissie³ van 13 september 2010 draagt zorg voor de uitvoering van artikel 10, lid 3, van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de vlaggenstaatscriteria betreft. In het kader van dit systeem worden de vlaggenstaten ingedeeld in zwarte, grijze of witte lijsten, op basis van het totale aantal inspecties en aanhoudingen van schepen die gedurende drie jaar onder hun vlag varen in het onder het MOU van Parijs vallende gebied. De indeling wordt jaarlijks geactualiseerd.

3.3. Prestaties van de rederij

De parameter voor prestaties van de rederij (waarmee in de vorige inspectieregeling geen rekening werd gehouden) is gebaseerd op het aantal inspecties, aanhoudingen en tekortkomingen die voor schepen van dezelfde rederij (verantwoordelijk voor het internationale veiligheidsmanagement van het schip) geregistreerd zijn. Rederijen worden ingedeeld volgens hun prestatieniveau: "hoog", "middelmatic", "laag" en "zeer laag". Verordening (EU) nr. 802/2010 van de Commissie⁴ van 13 september 2010 is vastgesteld om de criteria voor de beoordeling van de prestaties van rederijen vast te stellen. Momenteel wordt onderzocht of deze verordening operationeel gezien doeltreffend wordt uitgevoerd.

3.4. Informatie over werkelijke aankomst- en vertrektijden van schepen die hun havens en ankerplaatsen aandoen

In de richtlijn staat dat de aanloopinformatie van schepen van het SafeSeaNet-systeem in de THETIS-databank wordt opgenomen, waardoor de havenstaatsinspecties kunnen worden

³ PB L 241 van 14.9.2010, blz. 1.

⁴ PB L 241 van 14.9.2010, blz. 4.

gepland en geprogrammeerd. Deze faciliteit werd niet geboden door de vroegere inspectiedatabank (SIRENAC). SafeSeaNet werd opgericht⁵ als een centraal Europees platform voor de uitwisseling van maritieme gegevens dat het de lidstaten van de EU, Noorwegen en IJsland mogelijk maakt informatie over schepen, verplaatsingen van schepen en gevaarlijke lading te verstrekken en te ontvangen.

Deze faciliteit is bijzonder belangrijk voor de nieuwe havenstaatcontroleregeling, omdat de planning en naleving van de inspectieverplichting door de lidstaten gebaseerd is op directe en complete kennis van de informatie over het risicoprofiel van schepen die hun havens aandoen.

3.5. Inspecties op ankerplaatsen

Een ander nieuw element dat door Richtlijn 2009/16/EG wordt geïntroduceerd, is dat schepen op een ankerplaats kunnen worden geïnspecteerd; er vindt dan een "schip/haven-raakvlak" plaats. Hiervoor zijn aanvullende inspectieregels en -hulpmiddelen nodig.

3.6. Weigering van toegang

Op grond van Richtlijn 2009/16/EG is de weigering van toegang (verbodsregel) bij meerdere aanhoudingen uitgebreid tot vlaggenstaten op de grijze lijst en alle scheepstypen. De nieuwe inspectieregeling bepaalt dat als een schip dat onder een vlag van de zwarte lijst vaart, in de voorgaande 36 maanden meer dan tweemaal is aangehouden, het een toegangsverbod krijgt opgelegd. In geval van een schip dat onder een vlag van de grijze lijst vaart, leiden meer dan twee aanhoudingen in de voorgaande 24 maanden eveneens tot een toegangsverbod. Krachtens de nieuwe havenstaatcontroleregelingen worden nieuwe minimumvoorwaarden voor een toegangsverbod geïntroduceerd: 3 maanden voor het eerste verbod, 12 maanden voor een tweede verbod en 24 maanden voor een derde verbod. Het derde verbod kan alleen worden opgeheven als aan bepaalde voorwaarden is voldaan en er tijdens de 24 maanden durende verbodsperiode een nieuwe inspectie wordt verricht. Wanneer een schip na het derde toegangsverbod opnieuw wordt aangehouden, zal het permanent uit elke haven binnen de EU worden geweerd.

4. UITVOERING VAN DE RICHTLIJN

4.1. Wettelijke uitvoering – Omzetting in nationale wetgeving

Richtlijn 2009/16/EG trad in werking op 17 juni 2009; de lidstaten moesten de richtlijn uiterlijk 1 januari 2011 in hun nationale wetgeving hebben omgezet.

Niet-kuststaten hoefden de richtlijn niet om te zetten. Van hen heeft alleen Slowakije de richtlijn uitgevoerd⁶; vier lidstaten (Hongarije, Luxemburg, Oostenrijk en Tsjechië) hebben officieel verklaard dat zij de richtlijn niet gaan omzetten.

Van de 23 lidstaten heeft slechts rond de helft alle omzettingsmaatregelen ongeveer op tijd meegedeeld, dat wil zeggen binnen drie maanden na de omzettingstermijn. Daardoor waren de gevolgen van de nieuwe inspectieregeling op 1 januari 2011 nog niet volledig zichtbaar.

⁵ Bij de gewijzigde Richtlijn 2002/59/EG van 27.6.2002.

⁶ Slowakije heeft de richtlijn omgezet, maar bezit geen zeehavens. Daarom is er geen informatie over de uitvoering beschikbaar. Dit verslag beperkt zich derhalve tot de uitvoering door de 22 kuststaten van de EU en/of (indien van toepassing) de 27 staten die partij zijn bij het MOU van Parijs.

De Commissie leidde inbreukprocedures in tegen alle lidstaten die zich niet aan de omzettingstermijn hadden gehouden. Op dit moment is volledige omzetting bijna een feit.

Momenteel zijn de diensten van de Commissie bezig de meegedeelde maatregelen aan de EU-wetgeving te toetsen. Verder is het EMSA weer gestart met bezoeken aan lidstaten om te controleren of de richtlijn wordt uitgevoerd (zo'n vijf bezoeken per jaar).

4.2. Omzettingsmaatregelen, EU-wetgeving

Behalve de Commissieverordeningen⁷ betreffende de criteria voor de prestaties van vlaggenstaten en rederijen in verband met het scheepsrisicoprofiel, is ook Verordening (EU) nr. 428/2010⁸ van de Commissie van 20 mei 2010 ter uitvoering van artikel 14 van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de uitgebreide inspectie van schepen betreft, vastgesteld.

4.3. Operationele uitvoering

De nieuwe inspectieregeling heeft tot doel schepen die niet aan de normen voldoen, uit te bannen door de desbetreffende schepen vaker te controleren, terwijl tegelijkertijd de frequentie van de inspectie van schepen die wel aan de normen voldoen, wordt teruggebracht. Hiertoe is een informatiebeheersysteem (THETIS) vereist dat niet alleen gegevens over havenstaatcontrole verzamelt en verspreidt, maar ook het vermogen heeft de criteria te berekenen die nodig zijn om op basis van zulke gegevens de lidstaten te helpen bij het realiseren van de doelstellingen op dit gebied. Het SafeSeaNet-systeem verschaft THETIS alle informatie over de aankomst en het vertrek van schepen in alle EU-havens en -ankerplaatsen.

4.4. Technische uitvoering

Vóór 1 januari 2011 organiseerde het EMSA een bewustwordingscampagne om de lidstaten en het bedrijfsleven meer vertrouwd te maken met de rapportageverplichtingen.

In november 2010 was een technische interface tussen beide systemen (THETIS en SafeSeaNet) gereed, waarmee aanloopinformatie over schepen in THETIS kon worden geregistreerd. Op 15 december 2010 was THETIS volledig operationeel. Voor die datum leidde het EMSA de gebruikers van THETIS op.

Na de aanvang van de THETIS-activiteiten (1 januari 2011) werd een helpdesk opgezet, die sindsdien de gebruikers van THETIS ondersteuning en technische bijstand verleent. In totaal werden in 2011 2 331 verzoeken ontvangen met een gemiddelde "sluitingstijd" van 1,3 uur.

De meeste lidstaten voltooiden in het eerste kwartaal van 2011 hun nationale uitvoering van de havenaanloopssystemen. Om te beoordelen of de in 2011 in THETIS geregistreerde aanloopinformatie over schepen volledig was, vergeleek het EMSA het aantal geregistreerde aanlopen in THETIS, in SafeSeaNet en in Lloyd's List Intelligence (een commerciële dienstverlener). De bevindingen luiden als volgt:

⁷ Verordeningen (EU) nr. 801/2010 en 802/2010.

⁸ PB L 125 van 21.5.2010, blz. 2.

- De meeste lidstaten hebben de nationale uitvoering van de THETIS-SafeSeaNet-interface in het eerste kwartaal van 2011 voltooid. Vanaf april 2011 werden daarom wat de informatieoverdracht van SafeSeaNet naar THETIS betreft, voor de meeste lidstaten consistentere prestaties geconstateerd.
- Finland heeft de nationale uitvoering van de THETIS-SafeSeaNet-interface halverwege juni 2011 voltooid.
- Eind 2011 had het Verenigd Koninkrijk de nationale uitvoering van de THETIS-SafeSeaNet-interface nog niet voltooid. Daarom blijft de aanloopinformatie over schepen van het Verenigd Koninkrijk in THETIS voor 2011 beperkt tot handmatig ingevoerde binnenkomsten en weerspiegelt deze niet de werkelijke situatie.

5. BELANGRIJKE AANDACHTSPUNTEN BIJ DE UITVOERING VAN DE RICHTLIJN

In dit verslag worden onderstaande punten grondiger geanalyseerd en beoordeeld.

5.1. De inspectieverplichting binnen de gehele EU

Volgens artikel 5 van Richtlijn 2009/16/EG moet iedere lidstaat aan zijn jaarlijkse inspectieverplichting voldoen door:

- alle schepen van prioriteitsklasse I, die zijn havens en ankerplaatsen aandoen, te inspecteren; en
- jaarlijks een aantal inspecties (prioriteitsklasse I en II) uit te voeren, dat ten minste overeenkomt met zijn deel van het totale aantal jaarlijks in de EU en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied uit te voeren inspecties.

Het aantal inspecties dat door de nationale autoriteiten moet worden uitgevoerd (eerlijke verdeling), wordt verkregen met behulp van een tijdelijk mechanisme dat via het MOU van Parijs in het leven is geroepen. Vanaf 1 januari 2014 wordt deze informatie volledig gebaseerd op de gegevens in de THETIS-databank. In tabel 1 van de bijlage wordt het inspectieaandeel van elke staat die partij is bij het MOU van Parijs, voor 2011 genoemd.

Op grond van de informatie in de THETIS-databank concludeert de Commissie dat over het geheel genomen aan de inspectieverplichting is voldaan.

5.2. Naleving door de lidstaten van de jaarlijkse inspectieverplichting en de analyse van de uitvoering van de artikelen 6, 7 en 8 van Richtlijn 2009/16/EG

In artikel 5 van Richtlijn 2009/16/EG staat de inspectieverplichting vermeld en de artikelen 6, 7 en 8 bevatten nadere regelingen voor de lidstaten om deze verplichting na te leven.

5.2.1 *Inspectieverplichting en niet-uitgevoerde inspecties van prioriteitsklasse I (artikel 6)*

Artikel 6 van de richtlijn bevat bepalingen die gelden voor lidstaten die verzuimen de in artikel 5, lid 2, onder a), voorgeschreven inspecties volledig uit te voeren (de inspecties van alle schepen van prioriteitsklasse I die zijn havens en ankerplaatsen aandoen). Een lidstaat die zich in deze situatie bevindt, leeft niettemin zijn

verplichting na zolang de niet-uitgevoerde inspecties binnen de volgende marges blijven:

- (a) ten hoogste 5 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I met een hoog risicoprofiel; en
- (b) ten hoogste 10 % voor andere schepen van prioriteitsklasse I die zijn havens en ankerplaatsen aandoen.

In 2011 bevonden 12⁹ (van de 22) EU-lidstaten¹⁰ zich in deze situatie. Tabel 2 bevat een overzicht van de verplichting van de lidstaten op basis van artikel 6, plus het aantal inspecties dat door deze staten is verricht.

Als eerste merkt de Commissie op dat over het geheel gezien aan de inspectieverplichting is voldaan, maar dat in sommige landen enkele uitvoeringsproblemen een oplossing behoeven. Het aantal niet-uitgevoerde inspecties van prioriteitsklasse I in bepaalde lidstaten geeft reden tot bijzondere zorg.

5.2.2 *Het totale aantal aanlopen van prioriteitsklasse I is groter dan het inspectieaandeel van de lidstaat (artikel 7, lid 1)*

Artikel 7, lid 1, van de richtlijn heeft betrekking op zogenaamde "overbelaste" lidstaten, waarvoor het aantal aanlopen van prioriteitsklasse I groter is dan het inspectieaandeel. In 2011 bevonden vijf¹¹ lidstaten zich in deze situatie. In dit geval leeft een lidstaat op basis van dit artikel zijn verplichting na als:

- (a) hij een aantal inspecties op schepen van prioriteitsklasse I uitvoert dat ten minste beantwoordt aan zijn aandeel in de inspecties; en
- (b) ten hoogste 30 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die zijn havens en ankerplaatsen aandoen, niet wordt geïnspecteerd.

Tabel 3 bevat een overzicht van de verplichting van deze "overbelaste" lidstaten, plus het aantal inspecties dat door deze lidstaten is verricht. Ook hier wijst de Commissie op het aantal niet-uitgevoerde inspecties van prioriteitsklasse I.

5.2.3 *Het totale aantal aanlopen van prioriteitsklasse I en II is kleiner dan het inspectieaandeel van de lidstaat (artikel 7, lid 2)*

Artikel 7, lid 2, heeft betrekking op zogenaamde "onderbelaste" lidstaten, waarvoor het aantal aanlopen van prioriteitsklasse I en II kleiner is dan het inspectieaandeel. In 2011 bevonden vijf¹² lidstaten zich in deze situatie. In dit geval leeft de lidstaat zijn verplichting na wanneer:

- (a) hij alle schepen van prioriteitsklasse I inspecteert; en

⁹ België, Bulgarije, Cyprus, Finland, Duitsland, Malta, Nederland, Portugal, Roemenië, Slovenië, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

¹⁰ Dit geldt ook voor Kroatië, IJsland, Noorwegen en de Russische Federatie.

¹¹ Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië en Spanje.

¹² Denemarken, Estland, Letland, Litouwen en Polen.

(b) ten minste 85 % van de schepen van prioriteitsklasse II inspecteert.

Tabel 4 bevat een overzicht van de verplichting van deze "onderbelaste" lidstaten, plus het aantal inspecties dat door deze lidstaten is verricht. In dit verband merkt de Commissie op dat deze lidstaten de verplichte inspecties van prioriteitsklasse I hebben uitgevoerd en dat bijna alle lidstaten het vereiste aantal inspecties van prioriteitsklasse II hebben verricht.

Wat de bovengenoemde niet-uitgevoerde inspecties van prioriteitsklasse I betreft, zal de Commissie / het EMSA met de betrokken lidstaten samenwerken om de redenen voor deze problemen te analyseren, en daarbij rekening houden met de aanpassing aan de nieuwe inspectieregeling. Iedere lidstaat moet het aantal toegewezen inspecties uitvoeren, anders komt het beginsel van de eerlijke verdeling in gevaar.

5.2.4 *Uitstel van inspecties en uitzonderlijke omstandigheden (artikel 8)*

In artikel 8, lid 1, staat dat de lidstaten de uitvoering van een inspectie van prioriteitsklasse I mogen uitstellen, hetzij tot de volgende aankomst van het schip in dezelfde lidstaat (op voorwaarde dat het aanlopen binnen vijftien dagen gebeurt en dat het schip geen andere haven in de EU aandoet), hetzij tot de aankomst in een andere EU-haven (op voorwaarde dat het aanlopen binnen vijftien dagen gebeurt en de staat waar deze haven zich bevindt, ermee heeft ingestemd de inspectie te verrichten).

In 2011 werden 190 van zulke verzoeken, afkomstig van 18 lidstaten, in THETIS geregistreerd. 153 (80,5 %) van deze verzoeken werden door de ontvangende lidstaten goedgekeurd, waarna de inspectie werd uitgevoerd.

Daarnaast is er in artikel 8, lid 2, sprake van uitzonderlijke omstandigheden waaronder niet-uitgevoerde inspecties van prioriteitsklasse I kunnen worden gerechtvaardigd. Zulke omstandigheden doen zich voor, wanneer het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde instantie een gevaar oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu en wanneer het schip alleen gedurende de nachttijd de haven aandoet.

Van de 1 614 gerechtvaardigde niet-uitgevoerde inspecties van prioriteitsklasse I die de staten die bij het MOU van Parijs partij zijn, in 2011 in THETIS hebben geregistreerd, werden er 121 (7,5 %) toegeschreven aan risico's, 582 (36 %) aan nachtelijke aanlopen, 799 (49,5 %) aan kortdurende aanlopen op een ankerplaats en 112 (7,0 %) aan "technische onjuistheden". De "technische onjuistheden" werden in de beginfase van de werking van THETIS geïntroduceerd met het oog op problemen die te maken hadden met de geleidelijke invoering van het systeem en/of andere niet-vastgestelde redenen. Deze optie bestaat niet langer.

5.3. **Aantal en type uitgevoerde inspecties**

Tabel 5 biedt een grafische voorstelling van de trends qua inspectietypes (eerste – meer gedetailleerd – uitgebreid) in het onder het MOU van Parijs vallende gebied in de periode 2009-2011. Uit het hogere aantal uitgebreide inspecties kan worden opgemaakt dat er op grond van de nieuwe inspectieregeling meer grondige controles worden verricht.

5.4. Het aantal havenstaatinspecteurs in elke lidstaat

In artikel 4 van de Richtlijn staat dat de lidstaten voor de inspectie van schepen de nodige bevoegde instanties met de vereiste gekwalificeerde inspecteurs moeten handhaven. Tabel 6 toont het aantal havenstaatinspecteurs in elke lidstaat. De cijfers verschillen per lidstaat, omdat het niet in alle gevallen om VTE (voltijdsequivalent)-posten gaat. De Commissie merkt op dat de lidstaten in het algemeen een passend aantal inspecteurs handhaven om de vereiste inspecties te verrichten.

5.5. Weigering van toegang

In 2011 deden de lidstaat achttien bevelen tot weigering van toegang uitgaan. Van de achttien bevelen werden er zestien uitgevaardigd vanwege meerdere aanhoudingen, één vanwege het niet aandoen van een aangegeven reparatiewerf en één vanwege het omzeilen van een aanhouding.¹³

5.6. Inspecties op ankerplaatsen

Richtlijn 2009/16/EG bepaalt dat een schip binnen de jurisdictie van een haven op een ankerplaats mag worden geïnspecteerd. Tabel 7 in de bijlage verschaft informatie over de uitvoering van dit voorschrift in 2011. Bijzonder zorgwekkend is in bepaalde staten het grote aantal niet-uitgevoerde inspecties van prioriteitsklasse I op ankerplaatsen. Over dit punt dient bij de lidstaten navraag te worden gedaan.

5.7. Problemen/vraagstukken die door lidstaten worden aangeroerd

Als onderdeel van haar beoordeling stuurde de Commissie een vragenlijst naar de lidstaten, waarin zij de nationale autoriteiten verzocht tekortkomingen of mogelijke verbeterpunten in de richtlijn te noemen. Diverse lidstaten maakten van deze mogelijkheid gebruik.

De belangrijkste punten:

- De richtlijn maakt het mogelijk dat inspecties van prioriteitsklasse I in uitzonderlijke omstandigheden worden uitgesteld; deze mogelijkheid bestaat niet voor inspecties van prioriteitsklasse II die niet verplicht zijn. Als een lidstaat echter "onderbelast" is in de zin van artikel 7, lid 2, van de richtlijn moet hij (in de praktijk) inspecties van prioriteitsklasse II als verplicht beschouwen. Verscheidene lidstaten willen graag dat de mogelijkheid om inspecties uit te stellen ook gaat gelden voor "verplichte" inspecties van prioriteitsklasse II.
- Volgens artikel 8, lid 3, onder b), hoeft op een ankerplaats geen inspectie te worden verricht als het bezoek van het schip te kort is. De lidstaat willen graag dat deze mogelijkheid tot havens wordt uitgebreid.
- Op grond van artikel 15 van Richtlijn 2002/59/EG kunnen de lidstaten voor lijndiensten tussen op hun grondgebied gelegen havens vrijstelling verlenen van de verplichting om gevaarlijke of verontreinigende stoffen die zich aan boord bevinden, aan te melden. De lidstaten stellen voor om deze vrijstelling ook voor de havenstaatcontrole te laten gelden.

¹³ Artikel 21, lid 4, van de richtlijn.

- De lidstaten gaven aan dat de voorschriften van Richtlijn 2002/59/EG en van Richtlijn 2009/20/EG betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen niet in THETIS zijn opgenomen en dat daarmee rekening moet worden gehouden.
- In het geval dat de prioriteitsstatus van een vaartuig verandert terwijl het in een haven ligt, stellen de lidstaten voor dat THETIS de betrokken staat waarschuwt en dat de staat dan een periode van respijt krijgt zodat deze niet-uitgevoerde inspectie hem niet wordt aangerekend.
- Bijlage III van de richtlijn bevat een lijst met informatie die bij de aanmelding van de aankomst van een schip moet worden verstrekt. De lidstaten stellen voor dat voorschrift f) "datum van de laatste uitgebreide inspectie in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt" wordt geschrapt omdat deze informatie reeds in THETIS is opgenomen.

Momenteel onderzoekt de Commissie de problemen die tijdens de uitvoering aan de oppervlakte zijn gekomen en vraagstukken die door de lidstaten aan de orde zijn gesteld. Verder gaat zij na of er wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG nodig zijn. De Commissie zal (samen met het EMSA) vooral bekijken of het statistische afwijkingen betreft die verband houden met het eerste jaar van uitvoering of inherent aan het systeem zijn, en of dezelfde lidstaten daar elk jaar de gevolgen van zullen ondervinden.

6. CONCLUSIES

6.1. Resultaten van de uitvoeringsmaatregelen

Er was veel werk en geld nodig om de richtlijn uit te voeren. Dat gold zowel voor de lidstaten als voor de EU. Het resultaat van dit werk was dat de richtlijn begin 2011 grotendeels ten uitvoer was gelegd. De algemene indruk van de Commissie is dat de belangrijkste onderdelen van de richtlijn worden uitgevoerd. Eventuele wettelijke, technische en operationele tekortkomingen zullen te zijner tijd door de Commissie worden aangepakt.

6.2. Gevolgen voor maritieme veiligheid, efficiëntie van vervoer over zee en voorkoming van verontreiniging

De nieuwe inspectieregeling voorziet in volledige inspectie van schepen die EU-havens en -ankerplaatsen bezoeken, en in een meer op risico's gebaseerd systeem van aanwijzing van schepen voor inspectie, terwijl er dankzij realtime aanloopinformatie over schepen beter kan worden bepaald welke schepen moeten worden geïnspecteerd.

Over het geheel gezien werd voldaan aan de inspectieverplichting die voor de EU-lidstaten geldt. In 2011 nam het aantal uit te voeren inspecties vergeleken met voorgaande jaren af. Als gevolg hiervan werden inspecties van hogere kwaliteit verricht, waarbij de aandacht vooral uitging naar schepen die niet aan de normen voldoen. Dit betekent dat de middelen die voor havenstaatcontrole beschikbaar zijn, worden gebruikt om vaartuigen van slechtere kwaliteit te inspecteren en dat dit grondiger gebeurt.

6.3. Toekomstige ontwikkelingen

Zoals reeds eerder gezegd, is de Commissie momenteel bezig te bekijken of er wijzigingen van de richtlijn nodig zijn, op basis van de vragen die tijdens de uitvoering zijn gerezen en door de lidstaten aan de Commissie zijn meegedeeld.

De komende jaren zal de havenstaatcontroleregeling van de EU naar verwachting worden afgestemd op toekomstige voorschriften die mogelijk anderszins voortvloeien uit internationale verdragen, wanneer deze in werking treden en belangrijke instrumenten worden voor de toepassing van Richtlijn 2009/16/EG.

De spoedige inwerkingtreding van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (MLC 2006) en de bijbehorende Richtlijn 2009/13/EG¹⁴ moeten door THETIS worden ondersteund. Een Commissievoorstel om Richtlijn 2009/16/EG met het oog hierop te wijzigen, wordt momenteel in het Europees Parlement en de Raad besproken¹⁵.

Verder wordt in verband met de inwerkingtreding van het Ballastwaterverdrag van de IMO (BWM 2004) verwacht dat de handhaving daarvan in het kader van Richtlijn 2009/16/EG en THETIS zal plaatsvinden.

¹⁴ PB L 124 van 20.5.2009, blz. 30.

¹⁵ COM(2012) 129 van 23.3.2012.

Bijlage

Tabellen waarnaar in het verslag wordt verwezen*

In de richtlijn wordt over het gebied gesproken dat onder het MOU van Parijs valt. Daarom zijn in deze tabellen ook de toepasselijke gegevens over niet-EU-staten opgenomen.

Tabel 1 – Inspectieverplichtingen van staten die partij zijn bij het MOU van Parijs

	Totaal aantal aanlopen in THETIS (2011)	Afzonderlijke schepen in THETIS (2011)	Verhouding (2011)	Verplichting conform art. 5.2 b voor 2011
België	23233	5255	6,30%	1168
Bulgarije	2909	1277	1,69%	313
Canada	913	872	3,48%	645
Kroatië	1927	624	1,10%	203
Cyprus	2410	800	1,20%	223
Denemarken	8387	2053	3,18%	588
Estland	5096	1507	1,77%	328
Finland	12727	1170	1,75%	324
Frankrijk	27654	5447	7,04%	1305
Duitsland	27503	4941	6,35%	1177
Griekenland	20314	3295	3,18%	590
IJsland	1935	322	0,31%	58
Ierland	9528	1139	1,45%	268
Italië	31810	5049	6,49%	1203
Letland	7149	1965	2,32%	430
Litouwen	4080	1605	1,87%	347
Malta	2607	819	1,80%	333
Nederland	42686	7235	8,24%	1527
Noorwegen	14391	1514	3,08%	570
Polen	11034	2380	2,86%	531
Portugal	3683	1536	3,10%	574
Roemenië	4087	1703	2,32%	430
Russische Federatie	16728	3403	3,34%	618
Slovenië	1417	612	0,88%	163
Spanje	31865	6234	10,58%	1960
Zweden	24680	2567	3,28%	608
Verenigd Koninkrijk	4266	2231	11,04%	2046
Totaal	345019	67555	100%	18530

*(Bron alle tabellen: EMSA)

Tabel 2 - Verplichting en inspecties conform artikel 6 van Richtlijn 2009/16/EG

	Verplichting (2011)	Aanlopen PI	PI geïnspecteerd	Aanlopen PII	PII geïnspecteerd	PI+PII geïnspecteerd
België	1168	521	475	1082	496	971
Bulgarije	313	290	273	310	255	528
Cyprus	223	207	52	232	73	125
Finland	324	94	78	527	238	316
Duitsland	1177	559	517	964	887	1404
IJsland	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Nederland	1527	1456	1026	1964	557	1583
Noorwegen	570	374	234	811	360	594
Portugal	574	263	239	397	206	445
Roemenië	430	374	339	467	437	776
Slovenië	163	98	97	149	143	240
Zweden	608	166	130	650	226	356
Verenigd Koninkrijk	2046	1634	765	1773	776	1541
Totaal	9514	6252	4429	9684	4742	9171

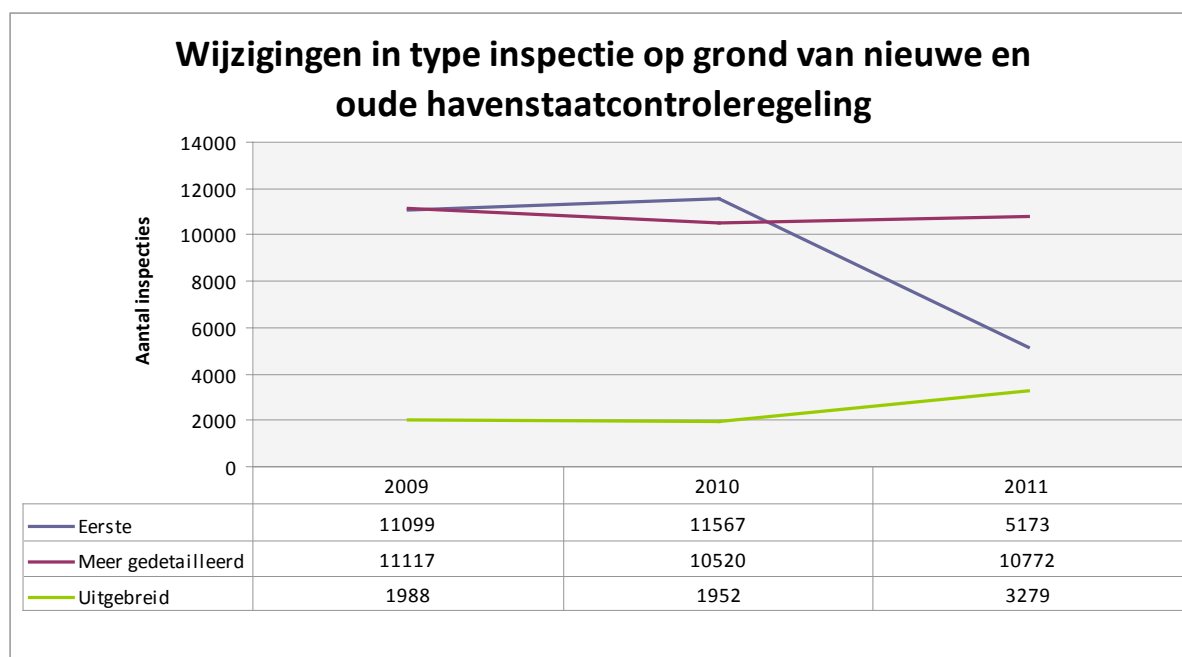
Tabel 3 - Verplichting en inspecties conform artikel 7, lid 1, van Richtlijn 2009/16/EG

	Verplichting (2011)	Aanlopen PI	PI geïnspecteerd	Aanlopen PII	PII geïnspecteerd	PI+PII geïnspecteerd
Frankrijk	1305	1314	492	2300	733	1225
Griekenland	590	1469	656	2836	334	990
Ierland	268	562	81	475	153	234
Italië	1203	1464	1084	3440	622	1706
Spanje	1960	2513	1216	3537	511	1727
Totaal	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Tabel 4 - Verplichting en inspecties conform artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2009/16/EG

	Verplichting (2011)	Aanlopen PI	PI geïnspecteerd	Aanlopen PII	PII geïnspecteerd	PI+PII geïnspecteerd
Denemarken	588	196	173	320	209	382
Estland	328	68	65	134	120	185
Letland	430	71	66	187	180	246
Litouwen	347	66	62	125	120	182
Polen	531	156	139	324	293	432
Totaal	2224	557	505	1090	713	1427

Tabel 5 - Algehele trend van inspecties en wijzigingen in type inspectie in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt



Tabel 6 - Aantal havenstaatinspecteurs in elke staat

	Aantal havenstaatinspecteurs
België	9
Bulgarije	14
Cyprus	11
Denemarken	27
Estonland	9
Finland	23
Frankrijk	84
Duitsland	40
Griekenland	51
IJsland	2
Ierland	22
Italië	111
Letland	9
Litouwen	12
Malta	3
Nederland	29
Noorwegen	79
Polen	16
Portugal	11
Roemenië	13
Slovenië	4
Spanje	96
Zweden	44
Verenigd Koninkrijk	113
Totaal	832

Tabel 7 - Aanlopen en inspecties op ankerplaatsen

	Totaal aantal aanlopen	Aanlopen op ankerplaats	Inspecties op ankerplaats	Aanlopen PI op ankerplaats	Inspecties PI op ankerplaats	Aanhoudingen PI op ankerplaats
België	18649	-		-	-	-
Bulgarije	2633	283	62	18	13	-
Cyprus	2304	147	3	25	-	
Denemarken	8920	1	1	1	1	-
Estland	3754	-		-	-	-
Finland	18229	17	1	1	-	-
Frankrijk	29204	148	10	14	-	-
Duitsland	23330	-		-	-	-
Griekenland	18080	2446	210	294	47	-
IJsland	1567	3		-	-	-
Ierland	7450	5		-	-	-
Italië	73290	15541	421	5682	53	-
Letland	5318	-		-	-	-
Litouwen	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Nederland	47686	382	17	26	2	-
Noorwegen	14201	130	82	12	11	-
Polen	8570	294	23	3	1	-
Portugal	3189	7	4	3	1	-
Roemenië	3886	829	113	15	4	-
Slovenië	1248	22	11	-	-	-
Spanje	38490	1916	113	363	29	1
Zweden	30168	2		-	-	-
Verenigd Koninkrijk	3851	245	36	182	13	-