



**EUROPEISKA  
UNIONENS RÅD**

**Bryssel den 22 november 2012 (23.11)  
(OR. en)**

**16633/12**

**MAR 135  
TRANS 419**

**FÖLJENOT**

---

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
mottagen den:	20 november 2012
till:	Uwe CORSEPIUS, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2012) 660 final
Ärende:	RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET Rapport om bedömning av genomförandet och effekterna av de åtgärder som vidtagits enligt direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

---

För delegationerna bifogas kommissionens dokument – COM(2012) 660 final.

Bilaga: COM(2012) 660 final



Bryssel den 16.11.2012  
COM(2012) 660 final

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET**

**Rapport om bedömning av genomförandet och effekterna av de åtgärder som vidtagits enligt direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll**

(Text av betydelse för EES)

# RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

## Rapport om bedömning av genomförandet och effekterna av de åtgärder som vidtagits enligt direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

(Text av betydelse för EES)

### 1. INLEDNING

En av sjösäkerhetens viktigaste faktorer är hamnstatskontroll, som kan definieras som inspektionen av utländska fartyg i andra nationella hamnar för att kontrollera att befälhavarens och övriga befäls behörighet liksom fartygets skick och dess utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner och att fartyget är bemannat och drivs i överensstämmelse med tillämplig internationell rätt.

EU-ordningen för hamnstatskontroll grundas på direktiv 2009/16/EG<sup>1</sup> som utgör en omarbetning och skärpning av den tidigare lagstiftningen på detta område, som infördes 1995. EU-ordningen bygger på en tidigare struktur från samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU). Alla EU:s kustmedlemsstater liksom Kanada, Ryssland, Kroatien, Island och Norge är parter i det avtalet. Kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån arbetar nära tillsammans när det gäller Paris MOU.

Genom direktiv 2009/16/EG infördes en ny inspektionsordning för hamnstatskontroll från och med den 1 januari 2011. Vid sidan av de åtgärder som medlemsstaterna vidtagit har direktivet genomförts på EU-nivå genom inrättandet av ett system för rapportering av resultaten av hamnstatsinspektioner (databasen Thetis). Thetis har utvecklats av kommissionen i nära samarbete med Europeiska sjösäkerhetsbyrån, som sköter Thetis för kommissionens räkning.

Genom direktiv 2009/16/EG införs flera nya krav på området hamnstatskontroll liksom gemensamma kriterier och harmoniserade förfaranden för kontroll av fartyg. Målet är att alla fartyg ska inspekteras med hänsyn till riskprofil, så att fartyg förknippade med högre risker inspekteras oftare.

Enligt artikel 35 ska kommissionen senast den 30 juni 2012 rapportera till Europaparlamentet och rådet om direktivets genomförande och framförallt fullgörandet av gemenskapens övergripande inspektionsplikt och varje medlemsstats plikt (artiklarna 5, 6, 7 och 8). Enligt artikel 35 ska kommissionen också rapportera om antalet inspektörer i varje medlemsstat och om antalet genomförda inspektioner. Kommissionen ska också meddela om den anser att det är nödvändigt att föreslå ett ändringsdirektiv eller ytterligare lagstiftning på det här området.

### 2. UTVÄRDERINGSMETOD

Medlemsstaterna genomför direktivet i rättsligt, operationellt och tekniskt avseende:

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (omarbetning), EUT L 136, 28.5.2009, s. 57.

- Det rättsliga genomförandet utgörs av direktivets formella införlivande och kontrollen av efterlevnaden av den nationella lagstiftning som antagits enligt direktivet.
- Det operationella genomförandet innebär att det garanteras att alla fartyg som anlöper hamnar och ankarplatser inom EU regelbundet inspekteras och att direktivets förfaranden följs och dess krav uppfylls.
- Det tekniska genomförandet utgörs av upprättandet och driften av databasen Thetis och nödvändig datorinfrastruktur för registrering av information om fartygsbesök<sup>2</sup>, vilket krävs enligt artikel 24 i direktivet.

För att kunna utarbeta den här rapporten bad kommissionen medlemsstaterna att lämna information om direktivets införlivande och genomförande. Dessutom gav kommissionen Europeiska sjösäkerhetsbyrån i uppdrag att genomföra en rad inspektioner i medlemsstaterna för att bistå kommissionen vid bedömningen av direktivets genomförande.

### **3. ÄNDRINGAR SOM INFÖRTS GENOM DIREKTIV 2009/16/EG**

Genom direktiv 2009/16/EG gjordes följande centrala förändringar av EU:s ordning för hamnstatskontroll:

#### **3.1. Full inspektionstäckning**

Enligt direktiv 2009/16/EG ska alla berörda fartyg som besöker EU-hamnar inspekteras. Detta skiljer sig från det tidigare kravet (enligt det ändrade direktivet 95/21/EG) på nationella myndigheter för hamnstatskontroll att inspektera 25 % av de enskilda fartyg som besöker landets hamnar. Med den nya inspektionsordningen väljs fartyg ut för inspektion genom ett uförligt system för individuella fartygs riskprofil. Varje fartyg anses vara förknippat med ”hög risk”, ”låg risk” eller ”normal risk”.

Inspektionernas frekvens avgörs av fartygens riskprofil:

- Fartyg med hög risk inspekteras var femte eller sjätte månad.
- Fartyg med normal risk inspekteras med 10–12 månaders mellanrum.
- Fartyg med låg risk inspekteras med 24–36 månaders mellanrum.

När ett fartyg kan bli föremål för inspektion (till exempel ett fartyg med normal risk, 10 månader efter den senaste inspektionen), i enlighet med vad som anges ovan, ges det prioritet II och kan inspekteras. När det tidsintervall som bygger på fartygets riskprofil löper ut (när det gäller ett fartyg med normal risk, 12 månader efter den senaste inspektionen) betraktas det som ett fartyg av prioritet I och måste således inspekteras.

---

<sup>2</sup> Enligt artikel 24.2 i direktiv 2009/16/EG ska medlemsstaterna se till att information om hamnbesök inom rimlig tid överförs till databasen Thetis via gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten ”SafeSeaNet”, som avses i artikel 3 s i direktiv 2002/59/EG, så att myndigheten för hamnstatskontroll kan välja ut fartyg för inspektion.

Fartygens riskprofil fastställs med hänsyn till sju kriterier, närmare bestämt i) fartygstyp, ii) fartygets ålder, iii) flaggstat (svarta, grå eller vita listan enligt Paris MOU), iv) erkänd organisation, v) företags prestationsnivå, vi) antal brister som registrerats vid varje inspektion av fartyget under de senaste 36 månaderna, och vii) antal kvarhållanden under de 36 senaste månaderna.

Det kan göras tre olika typer av inspektioner: inledande inspektion, mer ingående inspektion, eller utökad inspektion. Generellt sett görs utökade inspektioner av fartyg med hög risk, medan inledande eller mer ingående inspektioner görs av fartyg med normal risk eller låg risk.

### **3.2. Flaggstatens prestationsnivå**

Ett av kriterierna för att fastställa ett fartygs riskprofil är flaggstatens prestationsnivå. Genom kommissionens förordning (EU) nr 801/2010<sup>3</sup> av den 13 september 2010 genomförs artikel 10.3 i direktiv 2009/16/EG vad gäller flaggstatskriterierna. Inom detta system förs flaggstaterna upp på den svarta, grå eller vita listan på grundval av det totala antalet inspektioner och kvarhållanden vad gäller de fartyg som för deras flagg och som framförts i Paris MOU-regionen under en treårsperiod. Klassificeringen uppdateras varje år.

### **3.3. Företags prestationsnivå**

Parametern företags prestationsnivå (som inte beaktades i den tidigare inspektionsordningen) baseras på det antal inspektioner, kvarhållanden och brister som registrerats för fartyg som tillhör samma företag (som ansvarar för fartygets internationella säkerhetsorganisation (ISM)). Företags prestationsnivå kan anses vara ”hög”, ”medelhög”, ”låg” eller ”mycket låg”. Kommissionens förordning (EU) 802/2010<sup>4</sup> av den 13 september 2010 innehåller de kriterier på grundval av vilka företags prestationsnivå bestäms. Det håller för närvarande på att göras en bedömning av hur effektivt förordningen fungerar.

### **3.4. Information om faktisk ankomst- och avgångstid för fartyg som anlöper hamnar eller ankarplatser**

Enligt direktivet ska det till databasen Thetis överföras information om fartygsbesök från systemet SafeSeaNet, vilket gör det möjligt att planera hamnstatsinspektioner. Detta gällde inte för den tidigare inspektionsdatabasen (Sirenac). SafeSeaNet infördes<sup>5</sup> som en centraliserad europeisk plattform för utbyte av information inom sjöfarten och gör det möjligt för EU:s medlemsstater, Norge och Island att tillhandahålla och ta emot information om fartyg, fartygsrörelser och farlig last.

Denna del i den nya ordningen för hamnstatskontroll är av avgörande betydelse, eftersom planeringen för och uppfyllandet av medlemsstaternas inspektionsplikter kräver direkta och fullständiga kunskaper om riskprofilen för fartyg som anlöper deras hamnar.

---

<sup>3</sup> EUT L 241, 14.9.2010, s. 1.

<sup>4</sup> EUT L 241, 14.9.2010, s. 4.

<sup>5</sup> Genom det ändrade direktivet 2002/59/EG av den 27 juni 2002.

### **3.5. Inspektioner vid ankarplatser**

Ett ytterligare nyhet i direktiv 2009/16/EG är att fartyg kan inspekteras vid en ankarplats där ”samverkan mellan fartyg och hamn” sker. Detta kräver ytterligare inspektionsarrangemang och resurser.

### **3.6. Tillträdesförbud**

Enligt direktiv 2009/16/EG har bestämmelsen om tillträdesförbud vid flera kvarhållanden utvidgats till att omfatta flaggstater på den grå listan och alla fartygstyper. Med den nya inspektionsordningen kommer ett fartyg med flagg på svarta listan som kvarhållits mer än två gånger under de föregående 36 månaderna att få tillträdesförbud. När det gäller fartyg med flagg på den grå listan kommer mer än två kvarhållanden under de föregående 24 månaderna också att leda till tillträdesförbud. Med de nya bestämmelserna om hamnstatskontroll införs minimiförbud: 3 månader för det första förbudet, 12 månader för ett andra förbud och 24 månader för ett tredje förbud. Det tredje förbudet kan endast hävas om vissa villkor är uppfyllda och en ny inspektion görs under perioden för tillträdesförbud på 24 månader. Ett kvarhållande efter ett tredje förbud leder till att fartyget får permanent tillträdesförbud till alla hamnar inom EU.

## **4. DIREKTIVETS GENOMFÖRANDE**

### **4.1. Rättsligt genomförande – införlivande i nationell lagstiftning**

Direktiv 2009/16/EG trädde i kraft den 17 juni 2009 och medlemsstaterna var skyldiga att införliva direktivet i sin nationella lagstiftning senast den 1 januari 2011.

Medlemsstater utan kust var inte skyldiga att införliva direktivet. Av dessa länder var det endast Slovakien som genomförde direktivet<sup>6</sup>, medan fyra medlemsstater (Ungern, Luxemburg, Österrike och Tjeckien) formellt meddelade att de inte hade för avsikt införliva det.

Av 23 medlemsstater anmälde endast ungefär hälften alla sina införlivandeåtgärder i stort sett i tid, dvs. inom tre månader efter sista dag för införlivande. Detta innebar att den nya inspektionsordningen inte fick sin fulla verkan från den 1 januari 2011. Kommissionen inledde överträdelseförfaranden mot alla medlemsstater som överskridit tidsfristen för införlivande, och nu är direktivet nästan helt införlivat.

Kommissionens avdelningar håller nu på att analysera om de åtgärder som anmälts uppfyller kraven i EU:s lagstiftning. Dessutom har Europeiska sjösäkerhetsbyrån börjat göra ytterligare besök i medlemsstaterna för att kontrollera genomförandet (ca fem besök per år).

### **4.2. Införlivandeåtgärder, EU-lagstiftning**

Förutom de kommissionsförordningar<sup>7</sup> som antagits om flaggstatens respektive företags prestationsnivå som kriterier för fartygets riskprofil har även kommissionens förordning (EU)

---

<sup>6</sup> Även om Slovakien har införlivat direktivet finns det inte någon genomförandeinformation eftersom landet inte har några kusthamnar. Den här rapporten avser därför genomförandet i EU:s 22 kustmedlemsstater och/eller (såsom lämpigt) de 27 Paris MOU-staterna.

<sup>7</sup> Förordningarna (EU) nr 801/2010 och 802/2010.

nr 428/2010<sup>8</sup> av den 20 maj 2010 antagits. Den förordningen genomför artikel 14 i direktiv 2009/16/EG om de delar som ska kontrolleras under en utökad inspektion.

#### **4.3. Operationellt genomförande**

Syftet med den nya inspektionsordningen är att få bort undermålig sjöfart genom att öka inspektionsfrekvensen för undermåliga fartyg och minska frekvensen för fartyg som håller högre kvalitet. Detta kräver ett informationssystem (Thetis) som inte bara samlar in och sprider uppgifter om hamnstatskontroll, utan även kan beräkna de kriterier som krävs för att rikta hamnstatskontrollerna i medlemsstaterna på grundval av sådana uppgifter. Genom systemet SafeSeaNet överförs till Thetis all information om fartygs ankomster och avgångar för alla hamnar och ankarplatser i EU.

#### **4.4. Tekniskt genomförande**

Före den 1 januari 2011 genomförde Europeiska sjösäkerhetsbyrån informationskampanjer för att öka kunskapen om de nya rapporteringskyldigheterna i medlemsstaterna och inom branschen.

I november 2010 hade det införts ett tekniskt gränssnitt mellan de två systemen (Thetis och SafeSeaNet) som gör det möjligt att registrera information om fartygsbesök i Thetis. Thetis var fullt fungerande den 15 december 2010. Före det datumet tillhandahöll Europeiska sjösäkerhetsbyrån Thetisanvändarna utbildning.

Efter det att Thetis tagits i bruk (den 1 januari 2011) inrättades en helpdesk som sedan dess ger Thetisanvändare stöd och teknisk hjälp. Under 2011 inkom totalt 2 331 förfrågningar, och i genomsnitt klarades ett ärende av på 1,3 timmar.

Under det första kvartalet 2011 var de flesta av medlemsstaterna färdiga med det nationella genomförandet av systemen för hamnbesök. För att bedöma om den information om fartygsbesök som registrerades i Thetis 2011 var fullständig gjorde Europeiska sjösäkerhetsbyrån en jämförelse av antalet besök som registrerats i Thetis, i SafeSeaNet och i Lloyd's List Intelligence (en kommersiell tjänsteleverantör). Följande resultat noterades:

- De flesta medlemsstater hade färdigställt sitt nationella gränssnitt mellan Thetis och SafeSeaNet under det första kvartalet 2011. Från och med april 2011 överför de flesta medlemsstater därför mer konsekvent information till Thetis från SafeSeaNet.
- Finland hade färdigställt sitt nationella gränssnitt mellan Thetis och SafeSeaNet i mitten av juni 2011.
- I slutet av 2011 hade Storbritannien ännu inte färdigställt sitt nationella gränssnitt mellan Thetis och SafeSeaNet. Storbritanniens information om fartygsbesök i Thetis för 2011 utgjordes därför endast av uppgifter som införts manuellt och återspeglar inte den faktiska situationen.

---

<sup>8</sup> EUT L 125, 21.5.2010, s. 2.

## 5. CENTRALA FRÅGOR VID DIREKTIVETS GENOMFÖRANDE

I den här rapporten analyseras och utvärderas följande frågor mer ingående.

### 5.1. EU:s övergripande inspektionsplikt

Enligt artikel 5 i direktiv 2009/16/EG ska varje medlemsstat fullgöra sin årliga inspektionsplikt genom att

- (a) inspektera alla fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser, och
- (b) årligen genomföra ett antal inspektioner (av fartyg av prioritet I och prioritet II) som motsvarar minst dess andel av det totala antal inspektioner som ska genomföras årligen i gemenskapen och i Paris MOU-regionen.

Det antal inspektioner som de nationella myndigheterna ska genomföra (skälig andel) fastställs i enlighet med en interimsmekanism från Paris MOU. Från och med den 1 januari 2014 kommer denna information att helt baseras på informationen i databasen Thetis. I tabell 1 i bilagan fastställs inspektionsandelen för varje Paris MOU-stat för 2011.

På grundval av informationen i Thetis kan kommissionen konstatera att inspektionsplikten på det stora hela har fullgjorts.

### 5.2. Medlemsstaternas fullgörande av den årliga inspektionsplikten och analys av genomförandet av artiklarna 6, 7 och 8 i direktiv 2009/16/EG

I artikel 5 i direktiv 2009/16/EG fastställs inspektionsplikten, medan det i artiklarna 6, 7 och 8 fastställs närmare villkor för medlemsstaternas fullgörande av inspektionsplikten.

#### 5.2.1 *Inspektionsplikt och underlåtna prioritet I-inspektioner (artikel 6)*

Artikel 6 i direktivet innehåller bestämmelser som tillämpas om medlemsstaterna underlåter att utföra de inspektioner som krävs enligt artikel 5.2 a (inspektion av alla fartyg av prioritet I som anlöper deras hamnar och ankarplatser). En medlemsstat i denna situation anses ha fullgjort sin plikt om de underlåtta inspektionerna inte överstiger

- (a) 5 % av det totala antalet inspektioner av fartyg av prioritet I med hög riskprofil och
- (b) 10 % när det gäller andra fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser.

Under 2011 var 12<sup>9</sup> (av 22) EU-medlemsstater<sup>10</sup> i denna situation. Tabell 2 innehåller information om plikt och det antal inspektioner som utförts av de medlemsstater som omfattas av artikel 6.

Preliminärt noterar kommissionen att även om den totala inspektionsplikten fullgjorts verkar det i vissa medlemsstater finnas ett antal genomförandeproblem som måste

---

<sup>9</sup> Belgien, Bulgarien, Cypern, Finland, Tyskland, Malta, Nederländerna, Portugal, Rumänien, Slovenien, Sverige och Storbritannien.

<sup>10</sup> Detta gäller även Kroatien, Island, Norge och Ryssland.



lösas. Antalet underlättna prioritet I-inspektioner i vissa medlemsstater är särskilt oroande.

#### 5.2.2 *Det totala antalet besök av fartyg av prioritet I överstiger medlemsstatens inspektionsandel (artikel 7.1)*

Artikel 7.1 i direktivet avser s.k. överbelastade medlemsstater, där antalet besök av fartyg av prioritet I överstiger inspektionsandelen. Under 2011 var fem<sup>11</sup> EU-medlemsstater i denna situation. I detta fall fastställs i den artikeln att en medlemsstat anses fullgöra sin plikt om

- (a) det antal prioritet I-inspektioner som utförts av medlemsstaten minst motsvarar inspektionsandelen, och
- (b) medlemsstaten inte underlåter att inspektera mer än 30 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser.

Tabell 3 innehåller information om plikt och det antal inspektioner som utförts av dessa överbelastade medlemsstater. Kommissionen noterar återigen antalet underlättna prioritet I-inspektioner.

#### 5.2.3 *Det totala antalet besök av fartyg av prioritet I och prioritet II understiger medlemsstatens inspektionsandel (artikel 7.2)*

Artikel 7.2 avser s.k. underbelastade medlemsstater, där det totala antalet besök av fartyg av prioritet I och prioritet II understiger inspektionsandelen. Under 2011 var fem<sup>12</sup> EU-medlemsstater i denna situation. I detta fall ska medlemsstaterna anses fullgöra sin plikt om de

- (a) inspekterar alla fartyg av prioritet I, och
- (b) inspekterar minst 85 % av fartygen av prioritet II.

Tabell 4 innehåller information om plikt och det antal inspektioner som utförts av dessa underbelastade medlemsstater. Kommissionen noterar att dessa medlemsstater fullgjort plikten gällande prioritet I-inspektioner och att nästan alla utfört det krävda antalet prioritet II-inspektioner.

När det gäller de underlättna prioritet I-inspektioner som identifierats ovan kommer kommissionen/Europeiska sjösäkerhetsbyrån att samarbeta med de berörda medlemsstaterna för att analysera skälen till dessa problem med hänsyn till anpassningen till den nya inspektionsordningen. Varje medlemsstat måste utföra det antal inspektioner som den ålagts för att inte principen om skälig andel ska äventyras.

#### 5.2.4 *Uppskjutande av inspektioner och exceptionella omständigheter (artikel 8)*

Enligt artikel 8.1 får medlemsstaterna skjuta upp en prioritet I-inspektionen antingen till fartygets nästa besök i samma medlemsstat (förutsatt att besöket görs inom 15

---

<sup>11</sup> Frankrike, Grekland, Irland, Italien och Spanien.

<sup>12</sup> Danmark, Estland, Lettland, Litauen och Polen.

dagar och att fartyget inte anlöper någon annan hamn i EU) eller till en annan EU-hamn (förutsatt att besöket sker inom 15 dagar och att den stat där nästa hamn är belägen har samtyckt till att utföra inspektionen).

Under 2011 registrerades 190 sådana förfrågningar i Thetis av 18 medlemsstater. 153 (80,5 %) av dessa godkändes av de mottagande medlemsstaterna som genomförde inspektionerna.

Dessutom fastställs i artikel 8.2 exceptionella omständigheter då underlåtna prioritet I-inspektioner kan vara motiverade. Sådana omständigheter föreligger när den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön liksom när fartygsbesöket äger rum enbart nattetid.

Av de 1 614 motiverade underlåtna prioritet I-inspektioner som registrerades i Thetis under 2011 av Paris MOU-medlemsstaterna var 121 (7,5 %) motiverade med hänsyn till risk, 582 (36 %) med hänsyn till att besöken ägde rum nattetid, 799 (49,5%) med hänsyn till att besöken varit korta ankarplatsbesök och 112 (7,0 %) med hänsyn till tekniska felaktigheter (*”technical incorrectness”*). Detta begrepp infördes då Thetis började tas i bruk för problem i samband med infasning av systemet och/eller andra icke fastställda skäl. Detta alternativ föreligger inte längre.

### **5.3. Antal och typ av inspektioner som utförts**

I tabell 5 presenteras grafiskt trenderna för olika typer av inspektioner (inledande – mer ingående – utökade) i Paris MOU-regionen under perioden 2009–2011. De allt fler utökade inspektionerna tyder på att fler grundliga kontroller utförs med den nya inspektionsordningen.

### **5.4. Antalet inspektörer i varje medlemsstat**

Enligt artikel 4 i direktivet ska medlemsstaterna ha lämpliga behöriga myndigheter med erforderligt antal kvalificerade inspektörer för genomförandet av fartygsinspektioner. I tabell 6 visas antalet inspektörer i varje medlemsstat. Siffrorna varierar mellan medlemsstaterna, eftersom inte alla tjänster är heltidsekvivalenter. Kommissionen noterar generellt sett att medlemsstaterna har ett lämpligt antal inspektörer för att genomföra de inspektioner som krävs.

### **5.5. Tillträdesförbud**

Under 2011 utfärdade EU-medlemsstaterna 18 tillträdesförbud. Av de 18 förbuden utfärdades 16 på grund av flera kvarhållanden, 1 på grund av underlåtenhet att besöka angivet reparationsvarv och 1 på grund av överträdelse av beslut om kvarhållande<sup>13</sup>.

### **5.6. Inspektioner vid ankarplatser**

Enligt direktiv 2009/16/EG kan ett fartyg inspekteras vid en ankarplats inom en hamns jurisdiktion. Tabell 7 i bilagan innehåller information om genomförandet av detta krav under

---

<sup>13</sup> Artikel 21.4 i direktivet.

2011. Särskilt bekymrande i vissa medlemsstater är det stora antalet underlåtna prioritet I-inspektioner vid ankarplatser. Denna fråga måste klargöras för medlemsstaterna.

## 5.7. Problem/frågor som tagits upp av medlemsstaterna

Inom ramen för utvärderingen skickade kommissionen ett frågeformulär till medlemsstaterna där den uppmanade de nationella myndigheterna att ange brister i direktivet eller möjliga förbättringar. Flera medlemsstater utnyttjade denna möjlighet.

De viktigaste frågor som togs upp var följande:

- Enligt direktivet kan prioritet I-inspektioner skjutas upp under exceptionella omständigheter. Denna möjlighet finns inte när det gäller prioritet II-inspektioner som inte är obligatoriska. Om en medlemsstat är underbelastad enligt artikel 7.2 i direktivet måste den dock (i praktiken) betrakta prioritet II-inspektioner som obligatoriska. Flera medlemsstater begär att det också ska vara möjligt att skjuta upp ”obligatoriska” prioritet II-inspektioner.
- Enligt artikel 8.3 b kan en inspektion vid en ankarplats underlåtas om fartygets besök är för kort. Medlemsstaterna begärde att denna möjlighet skulle utvidgas till hamnar.
- Enligt artikel 15 i direktiv 2002/59/EG får medlemsstaterna undanta tidtabellsbunden trafik mellan hamnar inom sina territorier från kravet på anmälan av farligt eller förorenande gods ombord. Medlemsstaterna föreslog att detta undantag skulle utvidgas till hamnstatskontroll.
- Medlemsstaterna framhöll att kraven i direktiven 2002/59/EG och 2009/20/EG när det gäller fartygsägares försäkringar för maritima krav inte finns med i Thetis och att detta bör beaktas.
- Om ett fartygs prioritet ändras när det befinner sig i en hamn föreslog medlemsstaterna att Thetis ska varna den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten bör ges en viss tidsfrist för att inte belastas av denna underlåtna inspektion.
- Bilaga III till direktivet innehåller en förteckning med uppgifter som ska lämnas i anmälan av ett fartygs ankomst. Medlemsstaterna föreslog att krav f (datum för den senaste utökade inspektionen i Paris MOU-regionen) ska strykas, eftersom Thetis redan innehåller denna information.

Kommissionen håller för närvarande på att undersöka de problem som identifierats under genomförandet liksom de frågor som medlemsstaterna tagit upp. Den undersöker också om det behöver göras ändringar av direktiv 2009/16/EG. Framförallt kommer kommissionen (tillsammans med Europeiska sjösäkerhetsbyrån) att undersöka om det rör sig om statistiska avvikelser för det första genomförandeåret eller om problemen är inneboende i systemet och om huruvida de kommer att påverka samma medlemsstater varje år.

## **6. SLUTSATSER**

### **6.1. Resultatet av genomförandeåtgärderna**

Direktivets genomförande har krävt arbete och stora finansiella resurser från medlemsstaternas sida och på EU-nivå. Tack vare detta arbete var direktivet i stort genomfört i början av 2011. Kommissionens allmänna intryck är att direktivet i allt väsentligt genomförts. Kommissionen kommer vid lämplig tidpunkt att ta itu med de rättsliga, tekniska och operationella brister som identifierats.

### **6.2. Effekter på sjösäkerhet, sjötransporternas effektivitet och förhindrande av föroreningar**

Med den nya inspektionsordningen införs full inspektionstäckning för fartyg som besöker hamnar och ankarplatser i EU och ett mer riskbaserat system för att välja ut fartyg för inspektion. Samtidigt skapar realtidsinformation om fartygsbesök bättre förutsättningar för beslut om vilka fartyg som ska inspekteras.

På det stora hela uppfylldes inspektionsplikten i EU:s medlemsstater. Jämfört med tidigare år minskade under 2011 det totala antal inspektioner som skulle utföras. Således utfördes inspektioner av bättre kvalitet, som inriktades på undermåliga fartyg. Detta innebär att resurserna för hamnstatskontroll koncentreras på inspektioner av fartyg av sämre kvalitet och att inspektionerna blivit grundligare.

### **6.3. Framtida utveckling**

Såsom tidigare nämnts och mot bakgrund av de problem som identifierats vid genomförandet och som medlemsstaterna meddelat håller kommissionen för närvarande på att utvärdera om det måste göras ändringar av direktivet.

Under de närmaste åren räknar man med att EU:s ordning för hamnstatskontroll kommer att anpassas till framtida krav som bland annat kommer att följa av internationella konventioner när de träder i kraft och blir relevanta instrument inom ramen för direktiv 2009/16/EG.

Ikraftträdandet av konventionen om arbete till sjöss från 2006 och direktiv 2009/13/EG<sup>14</sup>, som är knutet till konventionen, måste stödjas av Thetis. Europaparlamentet och rådet diskuterar för närvarande ett kommissionsförslag om ändring av direktiv 2009/16/EG i detta avseende<sup>15</sup>.

I och med ikraftträdandet av IMO:s barlastvattenkonventionen från 2004 väntas dessutom genomförandet ske inom ramen för direktiv 2009/16/EG och Thetis.

---

<sup>14</sup> EUT L 124, 20.5.2009, s. 30.

<sup>15</sup> KOM(2012) 129, 23.3.2012.

## Bilaga

### Tabeller som nämns i rapporten\*

Eftersom det i direktivet hänvisas till Paris MOU-regionen innehåller tabellerna uppgifter om länder utanför EU när så är lämpligt.

Tabell 1 – Paris MOU-medlemsstaters inspektionsplikter

	2011 Totalt antal fartygsbesök i	2011 Thetis Enskilda fartyg	2011 Andel	2011 Plikt enligt artikel 5.2 b
Belgien	23 233	5 255	6,30 %	1 168
Bulgarien	2 909	1 277	1,69 %	313
Kanada	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
Frankrike	27 654	5 447	7,04 %	1 305
Tyskland	27 503	4 941	6,35 %	1 177
Grekland	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
Lettland	7 149	1 965	2,32 %	430
Litauen	4 080	1 605	1,87 %	347
Malta	2 607	819	1,80 %	333
Nederländerna	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
Rumänien	4 087	1 703	2,32 %	430
Ryssland	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
Storbritannien	4 266	2 231	11,04 %	2 046
<b>Totalt</b>	<b>345 019</b>	<b>67 555</b>	<b>100 %</b>	<b>18 530</b>

\*(Källa alla tabeller: Europeiska sjösäkerhetsbyrån)

Tabell 2 Plikt och inspektioner i enlighet med artikel 6 i direktiv 2009/16/EG

	2011 Plikt	PI-besök	PI-inspektioner	PII-besök	PII-inspektioner	PI+PII-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
Nederländerna	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
Rumänien	430	374	339	467	437	776
Slovenien	163	98	97	149	143	240
Sverige	608	166	130	650	226	356
Storbritannien	2 046	1 634	765	1 773	776	1 541
<b>Totalt</b>	<b>9 514</b>	<b>6 252</b>	<b>4 429</b>	<b>9 684</b>	<b>4 742</b>	<b>9 171</b>

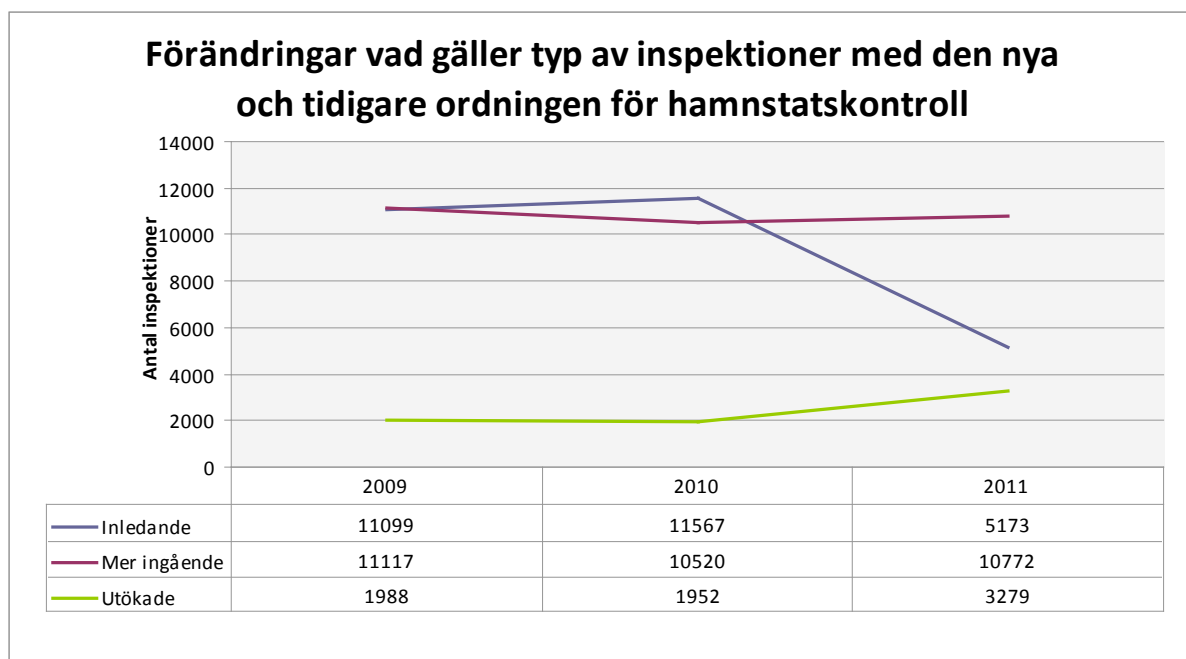
Tabell 3 Plikt och inspektioner i enlighet med artikel 7.1 i direktiv 2009/16/EG

	2011 Plikt	PI-besök	PI-inspektioner	PII-besök	PII-inspektioner	PI+PII-inspektioner
Frankrike	1 305	1 314	492	2 300	733	1 225
Grekland	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
<b>Totalt</b>	<b>5 326</b>	<b>7 322</b>	<b>3 529</b>	<b>12 588</b>	<b>2 353</b>	<b>5 882</b>

Tabell 4 Plikt och inspektioner i enlighet med artikel 7.2 i direktiv 2009/16/EG

	2011 Plikt	PI-besök	PI-inspektioner	PII-besök	PII-inspektioner	PI+PII-inspektioner
Danmark	588	196	173	320	209	382
Estland	328	68	65	134	120	185
Lettland	430	71	66	187	180	246
Litauen	347	66	62	125	120	182
Polen	531	156	139	324	293	432
<b>Totalt</b>	<b>2 224</b>	<b>557</b>	<b>505</b>	<b>1090</b>	<b>713</b>	<b>1 427</b>

Tabell 5 Trend för inspektioner och förändringar vad gäller inspektionstyper i Paris MOU-regionen



Tabell 6 – Antal inspektörer i varje medlemsstat

	Antal inspektörer
Belgien	9
Bulgarien	14
Cypern	11
Danmark	27
Estland	9
Finland	23
Frankrike	84
Tyskland	40
Grekland	51
Island	2
Irland	22
Italien	111
Lettland	9
Litauen	12
Malta	3
Nederländerna	29
Norge	79
Polen	16
Portugal	11
Rumänien	13
Slovenien	4
Spanien	96
Sverige	44
Storbritannien	113
<b>Totalt</b>	<b>832</b>



Tabell 7 – Besök och inspektioner vid ankarplatser

	Totalt antal besök	Besök vid ankarplatser	Inspektioner vid ankarplatser	PI-besök vid ankarplatser	PI-inspektioner vid ankarplatser	PI-kvarhållanden vid ankarplatser
<b>Belgien</b>	18 649	-		-	-	-
<b>Bulgarien</b>	2 633	283	62	18	13	-
<b>Cypern</b>	2 304	147	3	25	-	
<b>Danmark</b>	8 920	1	1	1	1	-
<b>Estland</b>	3 754	-		-	-	-
<b>Finland</b>	18 229	17	1	1	-	-
<b>Frankrike</b>	29 204	148	10	14	-	-
<b>Tyskland</b>	23 330	-		-	-	-
<b>Grekland</b>	18 080	2 446	210	294	47	-
<b>Island</b>	1 567	3		-	-	-
<b>Irland</b>	7 450	5		-	-	-
<b>Italien</b>	73 290	15 541	421	5 682	53	-
<b>Lettland</b>	5 318	-		-	-	-
<b>Litauen</b>	3 439	22		-	-	-
<b>Malta</b>	2 942	-		-	-	-
<b>Nederländerna</b>	47 686	382	17	26	2	-
<b>Norge</b>	14 201	130	82	12	11	-
<b>Polen</b>	8 570	294	23	3	1	-
<b>Portugal</b>	3 189	7	4	3	1	-
<b>Rumänien</b>	3 886	829	113	15	4	-
<b>Slovenien</b>	1 248	22	11	-	-	-
<b>Spanien</b>	38 490	1 916	113	363	29	1
<b>Sverige</b>	30 168	2		-	-	-
<b>Storbritannien</b>	3 851	245	36	182	13	-