



Brüssel, den 16.11.2012  
COM(2012) 660 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN  
RAT**

**Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen der gemäß der Richtlinie  
2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle ergriffenen Maßnahmen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

# **BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

## **Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen der gemäß der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle ergriffenen Maßnahmen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

### **1. EINLEITUNG**

Eines der wichtigsten Elemente der Sicherheit im Seeverkehr ist die Hafenstaatkontrolle, die definiert werden kann als die Inspektion von Schiffen in ausländischen Häfen zum Zweck der Überprüfung, dass die Befähigung des Kapitäns und der Schiffsoffiziere sowie der Zustand eines Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen entsprechen und das Schiff gemäß geltenden internationalen Rechtsvorschriften bemannt ist und betrieben wird.

Die EU-Regelung für die Hafenstaatkontrolle gründet sich auf die Richtlinie 2009/16/EG<sup>1</sup>, mit der die in diesem Bereich 1995 eingeführten Rechtsvorschriften neu gefasst und verstärkt wurden. Die EU-Regelung beruht auf der bereits bestehenden Struktur der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (PMoU). Alle Küstenstaaten der EU sowie Kanada, Russland, Kroatien, Island und Norwegen sind Mitglieder der PMoU. Die Kommission und die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) arbeiten eng mit der PMoU zusammen.

Mit der Richtlinie 2009/16/EG wurde eine neue Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ab dem 1. Januar 2011 eingeführt. Zusätzlich zu den Maßnahmen der Mitgliedstaaten wurde die Richtlinie auf EU-Ebene durch die Einrichtung eines Systems für die Berichterstattung über die Ergebnisse von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle („THETIS-Datenbank“) umgesetzt. Das THETIS-System wurde von der Kommission in enger Zusammenarbeit mit der EMSA entwickelt, die es im Auftrag der Kommission betreibt.

Die Richtlinie 2009/16/EG sieht mehrere neue Anforderungen im Bereich der Hafenstaatkontrolle sowie gemeinsame Kriterien und einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Schiffen vor und zielt auf die Überprüfung aller Schiffe je nach ihrem Risikoprofil ab, wobei Schiffe mit hohem Risiko öfter überprüft werden.

Artikel 35 bestimmt, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 30. Juni 2012 über die Anwendung der Richtlinie und insbesondere über die Erfüllung der allgemeinen gemeinschaftlichen Überprüfungspflichten und der Verpflichtungen jedes Mitgliedstaats (Artikel 5, 6, 7 und 8) Bericht erstattet. Ebenfalls nach Artikel 35 berichtet die Kommission über die Zahl der Besichtigter in jedem Mitgliedstaat und die Anzahl der

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 136 vom 28.5.2009, S. 57).

durchgeführten Überprüfungen und äußert sich dazu, ob sie es für erforderlich hält, eine Änderungsrichtlinie oder weitere Rechtsvorschriften in diesem Bereich vorzuschlagen.

## **2. BEWERTUNGSMETHODE**

Die Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten umfasst rechtliche, betriebliche und technische Aspekte:

- Die Umsetzung der Richtlinie auf rechtlicher Ebene erfolgt durch ihre förmliche Umsetzung und die Durchsetzung der sich daraus ergebenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften.
- Die Umsetzung auf betrieblicher Ebene wird erreicht, indem sichergestellt wird, dass alle Schiffe, die Häfen und Ankerplätze in der EU anlaufen, regelmäßig überprüft werden, und dies entsprechend den Verfahren und Anforderungen der Richtlinie.
- Die Umsetzung auf technischer Ebene umfasst die Einrichtung und den Betrieb der Datenbank THETIS und der erforderlichen Rechnerinfrastruktur zur Aufzeichnung der Informationen über Anlaufbewegungen von Schiffen<sup>2</sup>, wie nach Artikel 24 der Richtlinie vorgeschrieben.

Zur Erstellung dieses Berichts hat die Kommission die Mitgliedstaaten ersucht, Informationen über die Umsetzung und Anwendung der Richtlinie zu übermitteln. Darüber hinaus hat die Kommission die EMSA beauftragt, eine Reihe von Inspektionen in den Mitgliedstaaten vorzunehmen, um die Kommission bei der Bewertung der Umsetzung der Richtlinie zu unterstützen.

## **3. MIT DER RICHTLINIE 2009/16/EG EINGEFÜHRTE ÄNDERUNGEN**

Mit der Richtlinie 2009/16/EG wurden die folgenden wesentlichen Änderungen der EU-Regelung der Hafenstaatkontrolle eingeführt:

### **3.1. Vollständige Überprüfungen**

Die Richtlinie 2009/16/EG sieht vor, dass alle in Frage kommenden Schiffe, die EU-Häfen anlaufen, überprüft werden. Dies weicht von der vorherigen Anforderung (gemäß Richtlinie 95/21/EG in der geänderten Fassung) ab, wonach die nationale Hafenstaatkontroll-Behörde 25 % der Schiffe zu überprüfen hatte, die ihre Häfen anlaufen. Nach der neuen Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle erfolgt die Auswahl über ein ausgefeiltes System von Risikoprofilen einzelner Schiffe (SRP). Jedes Schiff wird in eine der Kategorien „hohes Risiko“, „geringes Risiko“ oder „Standardrisiko“ eingestuft.

Die Häufigkeit der Kontrollen hängt vom SRP ab:

---

<sup>2</sup> Artikel 24 Absatz 2 der Richtlinie 2009/16/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Informationen zum Anlaufen von Häfen innerhalb einer angemessenen Frist in die Datenbank THETIS übertragen wird; dies hat durch Nutzung des gemeinschaftlichen Systems für den Austausch von Seeverkehrsinformationen „SafeSeaNet“ zu erfolgen, auf das Artikel 3 Buchstabe n der Richtlinie 2002/59/EG Bezug nimmt, damit die Hafenstaatkontrollbehörde die zu überprüfenden Schiffe auswählen kann.

- Bei Schiffen der Kategorie „hohes Risiko“ sind regelmäßige Überprüfungen alle 5 bis 6 Monate fällig,
- bei Schiffen der Kategorie „Standardrisiko“ alle 10 bis 12 Monate und
- bei Schiffen der Kategorie „geringes Risiko“ alle 24 bis 36 Monate.

Wenn ein bestimmtes Schiff entsprechend dem oben genannten Kontrollmuster für eine Überprüfung in Betracht kommt (z. B. im Fall eines Schiffs der Kategorie „Standardrisiko“ 10 Monate nach der letzten Überprüfung), erhält es den Prioritätsstatus II und kann überprüft werden. Läuft die auf dem SRP beruhende Frist ab (im Fall eines Schiffs der Kategorie „Standardrisiko“ 12 Monate nach der letzten Überprüfung), erhält das Schiff die Prioritätsstufe I und muss überprüft werden.

Das SRP wird unter Berücksichtigung folgender 7 Kriterien ermittelt: i) Art des Schiffs, ii) Alter des Schiffs, iii) Flaggenstaat (schwarze, graue oder weiße Liste gemäß PMoU), iv) anerkannte Organisation, v) Leistungsfähigkeit des Unternehmens, vi) Anzahl der Mängel, die jeweils bei den Überprüfungen in den vorangegangenen 36 Monaten erfasst wurden, und vii) die Zahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 36 Monaten.

Es können drei Arten von Überprüfungen durchgeführt werden: „Erstüberprüfungen“, „gründlichere Überprüfungen“ oder „erweiterte Überprüfungen“. In der Regel werden Schiffe der Kategorie „hohes Risiko“ einer erweiterten Überprüfung unterzogen, während Schiffe der Kategorien „Standardrisiko“ und „geringes Risiko“ einer Erstüberprüfung oder einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden.

### **3.2. Flaggenstaat-Kriterium**

Eines der Kriterien zur Bestimmung des SRP eines Schiffs ist die Leistungsfähigkeit des Flaggenstaats. Die Verordnung (EU) Nr. 801/2010<sup>3</sup> vom 13. September 2010 dient zur Durchführung von Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 2009/16/EG im Hinblick auf das Flaggenstaatkriterium. Im Rahmen dieses Systems werden Flaggenstaaten je nach Gesamtzahl der Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen der unter ihrer Flagge in der PMoU-Region fahrenden Schiffe während eines Zeitraums von drei Jahren in eine schwarze, graue oder weiße Liste aufgenommen. Die Einstufung wird jährlich aktualisiert.

### **3.3. Leistungsfähigkeit des Unternehmens**

Das Kriterium der Leistungsfähigkeit des Unternehmens (das bei der vorherigen Überprüfungsregelung nicht berücksichtigt wurde) basiert auf der Zahl der Überprüfungen, Festhaltemaßnahmen und festgestellten Mängel bei Schiffen desselben Unternehmens (das für den sicheren Schiffsbetriebs gemäß ISM-Code verantwortlich ist). Unternehmen können in eines der folgenden Niveaus eingestuft werden: „hohes Niveau“, „mittleres Niveau“, „niedriges Niveau“ und „sehr niedriges Niveau“. Die Verordnung (EU) Nr. 802/2010<sup>4</sup> vom 13. September 2010 wurde verabschiedet, um die Kriterien für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Unternehmens festzulegen. Die operationelle Wirksamkeit dieser Verordnung wird derzeit bewertet.

---

<sup>3</sup> ABl. L 241 vom 14.9.2010, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 241 vom 14.9.2010, S. 4.

### **3.4. Angaben über den genauen Zeitpunkt der Ankunft und der Abfahrt von Schiffen, die Häfen und Ankerplätze anlaufen**

Die Richtlinie sieht vor, dass die Datenbank THETIS Informationen aus dem SafeSeaNet-System über Anlaufbewegungen von Schiffen erhält, damit Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle geplant und terminiert werden können. Die vorhergehende Inspektionsdatenbank (SIRENAC) wies dieses Merkmal nicht auf. SafeSeaNet wurde als zentrale europäische Plattform für den Austausch von Seeverkehrsdaten eingerichtet<sup>5</sup>, die es den EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und Island ermöglicht, Informationen über Schiffe, Schiffsbewegungen und gefährliche Ladungen bereitzustellen und abzurufen.

Dieses Merkmal ist für die Regelung zur Hafenstaatkontrolle von entscheidender Bedeutung, da die Planung und die tatsächliche Durchführung der vorgeschriebenen Überprüfungen durch die Mitgliedstaaten auf unmittelbarer und umfassender Kenntnis der SRP-Informationen zu den Schiffen, die ihre Häfen anlaufen, beruhen.

### **3.5. Überprüfungen an Ankerplätzen**

Als weiteres neues Element wurde durch die Richtlinie 2009/16/EG die Möglichkeit zur Überprüfung von Schiffen eingeführt, die sich an einem Ankerplatz befinden, an dem eine „Schnittstelle Schiff/Hafen“ vorliegt. Dies erfordert zusätzliche Regelungen und Ressourcen zur Durchführung von Überprüfungen.

### **3.6. Zugangsverweigerung**

Nach der Richtlinie 2009/16/EG wurde die Zugangsverweigerung bei mehrfachem Festhalten auf die graue Liste von Flaggenstaaten sowie alle Schiffstypen ausgeweitet. Die neue Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sieht vor, dass einem Schiff unter einer Flagge auf der „schwarzen Liste“, das öfter als zweimal in den vorangegangenen 36 Monaten festgehalten wurde, der Zugang verweigert wird. Im Falle eines Schiffs unter einer Flagge auf der „grauen Liste“ führen mehr als zwei Festhaltemaßnahmen in den letzten 24 Monaten ebenfalls zu einer Zugangsverweigerung. Im Rahmen der neuen Regelung zur Hafenstaatkontrolle wird auch eine Mindestdauer für die Zugangsverweigerung eingeführt: 3 Monate für die erste, 12 Monate für die zweite und 24 Monate für die dritte Zugangsverweigerung. Die dritte Zugangsverweigerung kann erst aufgehoben werden, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind und eine erneute Überprüfung während der Laufzeit der Zugangsverweigerung von 24 Monaten erfolgt. Jedes Festhalten im Anschluss an die dritte Zugangsverweigerung führt dazu, dass dem Schiff dauerhaft der Zugang zu Häfen innerhalb der EU verweigert wird.

## **4. UMSETZUNG DER RICHTLINIE**

### **4.1. Rechtliche Umsetzung - Umsetzung in innerstaatliches Recht**

Die Richtlinie 2009/16/EG trat am 17. Juni 2009 in Kraft. Die Mitgliedstaaten hatten die Richtlinie bis 1. Januar 2011 in innerstaatliches Recht umzusetzen.

---

<sup>5</sup> Durch die Richtlinie 2002/59/EG vom 27.6.2002 in der geänderten Fassung.

Küstenferne Mitgliedstaaten waren nicht verpflichtet, die Richtlinie umzusetzen. Von den küstenfernen Mitgliedstaaten hat nur die Slowakei die Richtlinie umgesetzt<sup>6</sup>, vier Mitgliedstaaten (Ungarn, Luxemburg, Österreich und die Tschechische Republik) haben förmlich erklärt, dass sie sie nicht umsetzen werden.

Von den verbleibenden 23 Mitgliedstaaten hat nur etwa die Hälfte alle Umsetzungsmaßnahmen mehr oder weniger rechtzeitig, d. h. innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Umsetzungsfrist, mitgeteilt. Die Folge war, dass die neue Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nicht die volle Wirkung ab 1. Januar 2011 entfalten konnte. Die Kommission hat Vertragsverletzungsverfahren gegen alle Mitgliedstaaten eingeleitet, die die Umsetzungsfrist nicht eingehalten hatten, und die vollständige Umsetzung ist inzwischen fast erreicht.

Die Dienststellen der Kommission analysieren zurzeit, ob die notifizierte Maßnahmen dem EU-Recht entsprechen. Darüber hinaus hat die EMSA damit begonnen, weitere Besuche in den Mitgliedstaaten vorzunehmen, um die Umsetzung zu überprüfen (rund 5 Besuche pro Jahr).

#### **4.2. Umsetzungsmaßnahmen und EU-Rechtsvorschriften**

Zusätzlich zu den Verordnungen der Kommission<sup>7</sup> im Hinblick auf die Kriterien bezüglich Flaggenstaat und Leistung von Unternehmen im Zusammenhang mit dem Schiffsrisikoprofil wurde auch die Verordnung (EU) Nr. 428/2010<sup>8</sup> der Kommission vom 20. Mai 2010 zur Durchführung des Artikels 14 der Richtlinie 2009/16/EG in Bezug auf erweiterte Überprüfungen von Schiffen angenommen.

#### **4.3. Betriebliche Umsetzung**

Ziel der neuen Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ist es, unternormige Schiffe durch eine Erhöhung der Häufigkeit der Überprüfung solcher Schiffe zu eliminieren und gleichzeitig die Häufigkeit der Überprüfung von Qualitätsschiffen zu verringern. Dies erfordert ein System für das Informationsmanagement (THETIS), das nicht nur für die Hafenstaatkontrolle relevante Daten sammelt und verbreitet, sondern auch die Kriterien berechnen kann, die für die Planung gezielter Hafenstaatkontrollen in den Mitgliedstaaten auf der Grundlage solcher Daten erforderlich sind. Das SafeSeaNet-System stellt THETIS allen Informationen über das An- und Auslaufen von Schiffen in allen EU-Häfen und Ankerplätzen bereit.

#### **4.4. Technische Umsetzung**

Vor dem 1. Januar 2011 hat die EMSA eine Sensibilisierungskampagne durchgeführt, um den Mitgliedstaaten und der Branche die neuen Berichtspflichten näherzubringen.

Eine technische Schnittstelle zwischen den beiden Systemen (THETIS und SafeSeaNet), die die Erfassung der Informationen über Anlaufbewegungen von Schiffen in THETIS ermöglicht, wurde im November 2010 eingerichtet. THETIS war am 15. Dezember 2010 voll

---

<sup>6</sup> Obwohl die Slowakei die Richtlinie umgesetzt hat, liegen keine Informationen über die Umsetzung vor, da die Slowakei nicht über Seehäfen verfügt. Dieser Bericht bezieht sich daher auf die Umsetzung durch die 22 Küstenanrainerstaaten der EU und/oder (gegebenenfalls) auf die 27 PMoU-Staaten.

<sup>7</sup> Verordnungen (EU) Nr. 801/2010 und Nr. 802/2010.

<sup>8</sup> ABl. L 125 vom 21.5.2010, S. 2.

funktionsfähig. Vor diesem Termin hat die EMSA Ausbildungsmaßnahmen für THETIS-Nutzer durchgeführt.

Nach dem Beginn des THETIS-Betriebs (1. Januar 2011) wurde ein Helpdesk eingerichtet, der die THETIS-Nutzer seither unterstützt und ihnen technische Hilfestellung gibt. Im Jahr 2011 gingen insgesamt 2331 Hilfeanfragen mit einer durchschnittlichen Bearbeitungszeit von 1,3 Stunden ein.

Im ersten Quartal 2011 schlossen die meisten Mitgliedstaaten die Einrichtung nationaler Systeme zur Erfassung der Anlaufbewegungen ab. Zur Bewertung der Vollständigkeit der in THETIS im Jahr 2011 aufgezeichneten Anlaufinformationen hat die EMSA die Zahl der in THETIS, in SafeSeaNet und in Lloyd's List Intelligence (ein kommerzieller Dienstleister) aufgezeichneten Anlaufbewegungen verglichen. Folgende Feststellungen wurden gemacht:

- Die meisten Mitgliedstaaten haben die nationale Umsetzung der Schnittstelle THETIS/SafeSeaNet im ersten Quartal 2011 abgeschlossen. Ab April 2011 wurde daher im Fall der meisten Mitgliedstaaten ein kohärenterer Transfer von Informationen aus dem SafeSeaNet-System nach THETIS festgestellt.
- Finnland hat die nationale Umsetzung der Schnittstelle THETIS/SafeSeaNet Mitte Juni 2011 abgeschlossen.
- Bis Ende 2011 hatte das Vereinigte Königreich die nationale Umsetzung der Schnittstelle THETIS/SafeSeaNet noch nicht abgeschlossen. Folglich beschränken sich die Anlaufinformationen des Vereinigten Königreichs in THETIS für das Jahr 2011 auf Eintragungen, die manuell aufgenommen wurden, und geben nicht die tatsächliche Lage wieder.

## **5. ZENTRALE THEMEN BEI DER UMSETZUNG DER RICHTLINIE**

Im vorliegenden Bericht werden die folgenden Themen vertiefend analysiert und bewertet.

### **5.1. Überprüfungspflichten der EU insgesamt**

Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2009/16/EG muss jeder Mitgliedstaat seiner jährlichen Überprüfungspflicht nachkommen, und zwar durch

- (a) Überprüfung aller Schiffe der Prioritätsstufe I, die seine Häfen und Ankerplätze anlaufen, und
- (b) Durchführung einer Zahl von Überprüfungen (Prioritätsstufen I und II) in jedem Jahr, die mindestens seinem Anteil an den insgesamt jährlich durchzuführenden Überprüfungen innerhalb der EU und der PMoU-Region entspricht.

Die Zahl der von nationalen Behörden durchzuführenden Überprüfungen (fairer Anteil) wird gemäß einem vom PMoU eingerichteten Interimsmechanismus ermittelt. Ab dem 1. Januar 2014 werden diese Informationen vollständig auf den Informationen in der Datenbank THETIS beruhen. In Tabelle 1 im Anhang sind die Anteile der einzelnen PMoU-Staaten an den Überprüfungen für das Jahr 2011 aufgeführt.

Auf der Grundlage der Angaben in der Datenbank THETIS kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Überprüfungspflicht insgesamt gesehen erfüllt wurde.

## **5.2. Erfüllung der jährlichen Überprüfungspflicht durch die Mitgliedstaaten und Analyse der Durchführung der Artikel 6, 7 und 8 der Richtlinie 2009/16/EG**

Während Artikel 5 der Richtlinie 2009/16/EG die Überprüfungspflicht bestimmt, legen die Artikel 6, 7 und 8 fest, wie die Mitgliedstaaten die Überprüfungspflicht zu erfüllen haben.

### *5.2.1 Überprüfungspflicht und versäumte Überprüfungen der Prioritätsstufe I (Artikel 6)*

Artikel 6 der Richtlinie enthält Bestimmungen bezüglich Mitgliedstaaten, die die nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a erforderlichen Überprüfungen (die Überprüfung aller Schiffe der Prioritätsstufe I, die ihre Häfen und Ankerplätze anlaufen) nicht durchführen. Ein Mitgliedstaat in dieser Situation kommt seiner Verpflichtung so lange nach, wie die Zahl der nicht zustande gekommenen Überprüfungen folgende Prozentsätze nicht überschreitet:

- (a) 5 % der Gesamtzahl der Überprüfungen von Schiffen der Kategorie „hohes Risiko“ der Prioritätsstufe I (HRS) und
- (b) 10 % für andere Schiffe der Prioritätsstufe I, die Häfen und Ankerplätze anlaufen.

Im Jahr 2011 befanden sich 12<sup>9</sup> (von 22) EU-Mitgliedstaaten<sup>10</sup> in dieser Situation. Tabelle 2 enthält Angaben zur Verpflichtung und zur Zahl der von den Mitgliedstaaten, auf die Artikel 6 Anwendung findet, durchgeführten Überprüfungen.

Zunächst weist die Kommission darauf hin, dass die Überprüfungspflicht zwar insgesamt erfüllt wurde, es in einigen Mitgliedstaaten jedoch offenbar eine Reihe von Umsetzungsproblemen gibt, die angegangen werden müssen. Die Zahl der in einigen Mitgliedstaaten versäumten Überprüfungen der Prioritätsstufe I gibt Anlass zu besonderer Besorgnis.

### *5.2.2 Die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen der Prioritätsstufe I übersteigt den Überprüfungsanteil des Mitgliedstaats (Artikel 7 Absatz 1)*

Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie bezieht sich auf so genannte „überlastete“ Mitgliedstaaten, in denen die Zahl der Anlaufbewegungen der Prioritätsstufe I den Überprüfungsanteil überschreitet. Im Jahr 2011 befanden sich 5 EU-Mitgliedstaaten<sup>11</sup> in dieser Situation. In diesem Fall geht die Verordnung von der Erfüllung der Überprüfungspflicht durch den Mitgliedstaat aus, wenn

- (a) die Zahl der von diesem Mitgliedstaat durchgeführten Überprüfungen der Prioritätsstufe I mindestens seinem Überprüfungsanteil entspricht und
- (b) der Mitgliedstaat nicht mehr als 30 % der Gesamtzahl der Schiffe der Prioritätsstufe I, die seine Häfen und Ankerplätze anlaufen, versäumt hat.

---

<sup>9</sup> Belgien, Bulgarien, Zypern, Finnland, Deutschland, Malta, die Niederlande, Portugal, Rumänien, Slowenien, Schweden und das Vereinigte Königreich.

<sup>10</sup> Dies gilt auch für Kroatien, Island, Norwegen und die Russische Föderation.

<sup>11</sup> Frankreich, Griechenland, Irland, Italien und Spanien.



Tabelle 3 enthält Angaben zur Überprüfungspflicht und zur Zahl der durchgeführten Überprüfungen dieser „überlasteten“ Mitgliedstaaten. In diesem Zusammenhang weist die Kommission erneut auf die Zahl der versäumten Überprüfungen der Prioritätsstufe I hin.

### 5.2.3 *Die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen der Prioritätsstufen I und II ist geringer als der Überprüfungsanteil des Mitgliedstaats (Artikel 7 Absatz 2)*

Artikel 7 Absatz 2 betrifft die sogenannten „nicht ausgelasteten“ Mitgliedstaaten, in denen die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen der Prioritätsstufen I und II geringer ist als ihr Überprüfungsanteil. Im Jahr 2011 befanden sich 5 EU-Mitgliedstaaten<sup>12</sup> in dieser Situation. In diesem Fall geht die Verordnung von der Erfüllung der Überprüfungspflicht durch den Mitgliedstaat aus, wenn

- (a) er alle Schiffe der Prioritätsstufe I überprüft und
- (b) er mindestens 85 % der Schiffe der Prioritätsstufe II überprüft.

Tabelle 4 enthält Angaben zur Überprüfungspflicht und zur Zahl der durchgeführten Überprüfungen dieser „nicht ausgelasteten“ Mitgliedstaaten. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass diese Mitgliedstaaten die verpflichtend erforderlichen Überprüfungen der Prioritätsstufe I und fast alle die erforderliche Zahl von Überprüfungen der Prioritätsstufe II durchgeführt haben.

Was die versäumten Überprüfungen der Prioritätsstufe I angeht, werden die Kommission und die EMSA mit den betreffenden Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um die Gründe für diese Probleme zu analysieren, wobei die Anpassung an die neue Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafentaatkontrolle zu berücksichtigen ist. Jeder Mitgliedstaat muss die ihm zugewiesene Zahl an Überprüfungen durchführen, da sonst der Grundsatz des fairen Anteils gefährdet wird.

### 5.2.4 *Aufschub der Überprüfungen und außergewöhnliche Umstände (Artikel 8)*

Artikel 8 Absatz 1 erlaubt den Mitgliedstaaten die Verschiebung einer Überprüfung der Prioritätsstufe I, entweder auf das nächste Anlaufen des Schiffes in demselben Mitgliedstaat (sofern das Anlaufen binnen 15 Tagen erfolgt und das Schiff in der Zwischenzeit keinen anderen Hafen in der EU anläuft) oder auf einen anderen EU-Hafen (sofern das Anlaufen binnen 15 Tagen erfolgt und der Staat, in dem sich der nächste angelaufene Hafen befindet, seine Bereitschaft zur Durchführung der Überprüfung erklärt hat).

Im Jahr 2011 wurden 190 solcher Anträge von 18 Mitgliedstaaten in THETIS aufgezeichnet. 153 (80,5 %) dieser Anträge wurden von den empfangenden Mitgliedstaaten angenommen und die Überprüfung durchgeführt.

Darüber hinaus regelt Artikel 8 Absatz 2 außergewöhnliche Umstände, unter denen das Versäumnis von Überprüfungen der Prioritätsstufe I gerechtfertigt sein kann. Solche Umstände liegen vor, wenn nach Auffassung der zuständigen Behörde die

---

<sup>12</sup> Dänemark, Estland, Lettland, Litauen und Polen.

Durchführung der Überprüfung ein Risiko für die Sicherheit der Besichtigter, des Schiffs oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen würde, und wenn das Anlaufen des Schiffes nur zur Nachtzeit erfolgt.

Von den 1614 als gerechtfertigt eingestuften nicht durchgeführten Überprüfungen der Prioritätsstufe I, die in THETIS im Jahr 2011 von PMoU-Mitgliedstaaten erfasst wurden, wurden 121 (7,5 %) unter Verweis auf das Risiko unterlassen, 582 (36 %) standen im Zusammenhang mit Anlaufbewegungen zur Nachtzeit, bei 799 (49,5 %) war die Liegezeit an einem Ankerplatz zu kurz und 112 (7,0 %), entfielen auf „technische Unrichtigkeit“. Die „technische Unrichtigkeit“ wurde in der Anfangsphase des THETIS-Betriebs für Probleme im Zusammenhang mit der Einführung des Systems und/oder anderen nicht geklärten Gründen eingeführt. Diese Option besteht nicht mehr.

### **5.3. Zahl und Art der durchgeführten Überprüfungen**

Tabelle 5 enthält eine grafische Darstellung der Trends in Bezug auf die Arten von Überprüfungen (Erstüberprüfungen, gründlichere Überprüfungen oder erweiterte Überprüfungen) in der PMoU-Region im Zeitraum 2009-2011. Die höhere Zahl erweiterter Überprüfungen legt nahe, dass eingehendere Kontrollen im Rahmen der neuen Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle vorgenommen werden.

### **5.4. Zahl der Hafenstaatbesichtigter in jedem Mitgliedstaat**

Nach Artikel 4 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten zuständige Behörden unterhalten, die über die erforderliche Zahl von qualifizierten Besichtigern für die Überprüfung von Schiffen verfügen. Tabelle 6 gibt die Zahl der Hafenstaatbesichtigter in jedem Mitgliedstaat an. Die Zahlen schwanken zwischen den Mitgliedstaaten, da es sich nicht in allen Fällen um Vollzeitstellen handelt. Die Kommission stellt fest, dass den Mitgliedstaaten im Allgemeinen eine angemessene Zahl von Besichtigern zur Durchführung der Überprüfungen zur Verfügung steht.

### **5.5. Zugangsverweigerung**

Im Laufe des Jahres 2011 wurden von EU-Mitgliedstaaten 18 Zugangsverweigerungen ausgesprochen. Von den 18 Zugangsverweigerungen wurden 16 aufgrund mehrfacher Festhaltemaßnahmen verhängt, 1 wegen des Nichtanlaufens angegebener Reparaturwerften und 1 wegen Auslaufens trotz Festhaltemaßnahmen<sup>13</sup>.

### **5.6. Überprüfungen an Ankerplätzen**

Die Richtlinie 2009/16/EG sieht vor, dass ein Schiff an einem Ankerplatz innerhalb des Zuständigkeitsbereichs eines Hafens überprüft werden kann. Tabelle 7 im Anhang enthält Informationen über die Durchführung dieser Anforderung im Jahr 2011. Besonderen Anlass zur Sorge gibt in einigen Mitgliedstaaten eine hohe Zahl versäumter Überprüfungen der Prioritätsstufe I an Ankerplätzen. Diese Frage muss mit den Mitgliedstaaten geklärt werden.

---

<sup>13</sup> Artikel 21 Absatz 4 der Richtlinie.

## 5.7. Von den Mitgliedstaaten aufgeworfene Probleme/Fragen

Im Rahmen ihrer Bewertung sandte die Kommission den Mitgliedstaaten einen Fragebogen, in dem die nationalen Behörden gebeten wurden, Unzulänglichkeiten oder mögliche Verbesserungen der Richtlinie anzugeben. Mehrere Mitgliedstaaten haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Im Wesentlichen wurden folgende Punkte angesprochen:

- Die Richtlinie ermöglicht eine Verschiebung von Überprüfungen der Prioritätsstufe I, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen. Diese Möglichkeit besteht nicht für Überprüfungen der Prioritätsstufe II, die nicht obligatorisch sind. Wenn jedoch ein Mitgliedstaat im Sinne von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie „nicht ausgelastet“ ist, muss er Überprüfungen der Prioritätsstufe II (faktisch) als obligatorisch behandeln. Einige Mitgliedstaaten fordern, dass die Möglichkeit zur Verschiebung von Überprüfungen auch für „obligatorische“ Überprüfungen der Prioritätsstufe II gelten sollte.
- Nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe b kann eine Überprüfung an einem Ankerplatz unterbleiben, wenn die Liegezeit des Schiffs „zu kurz“ ist. Einige Mitgliedstaaten forderten eine Ausweitung dieser Möglichkeit auf Häfen.
- Nach Artikel 15 der Richtlinie 2002/59/EG können die Mitgliedstaaten für Liniendienste zwischen Häfen in ihrem Hoheitsgebiet Ausnahmen von der Verpflichtung zur vorherigen Anmeldung an Bord beförderter gefährlicher oder umweltschädlicher Güter zulassen. Einige Mitgliedstaaten sind der Ansicht, dass diese Ausnahme auf die Hafenstaatkontrolle ausgedehnt werden sollte.
- Einige Mitgliedstaaten haben darauf hingewiesen, dass die Anforderungen der Richtlinien 2002/59/EG und 2009/20/EG über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen nicht in THETIS aufgenommen sind und dies berücksichtigt werden sollte.
- Für den Fall, dass sich die Prioritätsstufe von Schiffen ändert, während diese in einem Hafen liegen, schlugen einige Mitgliedstaaten vor, dass THETIS den betreffenden Mitgliedstaat warnen sollte und der Staat über eine Frist verfügen sollte, damit die unterlassene Überprüfung nicht zu seinem Nachteil berücksichtigt wird.
- Anhang III der Richtlinie enthält eine Liste der mit der Anmeldung der Ankunft eines Schiffes zu übermittelnden Informationen. Einige Mitgliedstaaten schlugen vor, dass die Anforderung f) „Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region“ gestrichen werden sollte, da diese Information bereits in THETIS aufgenommen ist.

Die Kommission prüft derzeit die bei der Umsetzung ermittelten Probleme sowie die von den Mitgliedstaaten angesprochenen Punkte und ob Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG erforderlich sind. Insbesondere wird die Kommission (zusammen mit der EMSA) prüfen, ob es sich dabei um statistische Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit dem ersten Jahr der Umsetzung handelt und ob sie sich jedes Jahr auf dieselben Mitgliedstaaten auswirken werden.

## **6. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

### **6.1. Ergebnis der Umsetzungsmaßnahmen**

Die Umsetzung der Richtlinie hat Arbeit und erhebliche finanzielle Mittel der Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene erfordert. Als Ergebnis dieser Arbeiten wurde die Richtlinie Anfang 2011 weitgehend umgesetzt. Nach dem allgemeinen Eindruck der Kommission wird die Richtlinie im Wesentlichen angewendet. Alle festgestellten rechtlichen, technischen und operationellen Mängel wird die Kommission zu gegebener Zeit behandeln.

### **6.2. Auswirkungen auf die Sicherheit im Seeverkehr, die Effizienz des Seeverkehrs und die Vermeidung von Verschmutzung**

Mit der neuen Regelung für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle wird eine vollständige Überprüfung von Schiffen, die Häfen und Ankerplätze in der EU anlaufen, und ein stärker risikobasiertes System der Berücksichtigung von Schiffen für Überprüfungen etabliert. Gleichzeitig verbessern Echtzeit-Informationen zu Anlaufbewegungen die Entscheidungsfindung bezüglich der zu überprüfenden Schiffe.

Insgesamt wurde die Überprüfungspflicht in den EU-Mitgliedstaaten erfüllt. Im Jahr 2011 ging die Gesamtzahl der durchzuführenden Überprüfungen im Vergleich zu früheren Jahren zurück. Infolgedessen wurden höherwertige Überprüfungen durchgeführt, die sich auf unternormige Schiffe konzentrierten. Das bedeutet, dass sich die Mittel der Hafenstaatkontrolle auf die Überprüfung Schiffe minderer Qualität konzentrieren und gründlichere Überprüfungen durchgeführt werden.

### **6.3. Künftige Entwicklungen**

Wie bereits erwähnt, bewertet die Kommission derzeit, ob angesichts der bei der Umsetzung ermittelten und der Kommission von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Probleme Änderungen der Richtlinie erforderlich sind.

In den kommenden Jahren dürfte die EU-Regelung der Hafenstaatkontrolle an künftige Anforderungen anzupassen sein, die sich unter anderem aus internationalen Übereinkommen ergeben, wenn diese in Kraft treten und für die Zwecke der Richtlinie 2009/16/EG zu einschlägigen Instrumenten werden.

Das bevorstehende Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens 2006 und die damit zusammenhängende Richtlinie 2009/13/EG<sup>14</sup> muss von THETIS unterstützt werden. Ein Vorschlag der Kommission zur diesbezüglichen Änderung der Richtlinie 2009/16/EG wird derzeit im Europäischen Parlament und im Rat erörtert<sup>15</sup>.

Darüber hinaus ist mit dem Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens der IMO (BWM 2004) davon auszugehen, dass die Durchsetzung im Rahmen der Richtlinie 2009/16/EG und THETIS erfolgen wird.

---

<sup>14</sup> ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30.

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

## Anhang

### Im Bericht genannte Tabellen \*

Da sich die Richtlinie auf die PMoU-Region bezieht, enthalten die Tabellen gegebenenfalls auch Angaben zu Nicht-EU-Staaten.

Tabelle 1 – Überprüfungspflichten der PMoU-Mitgliedstaaten

	<b>Anlaufbewegungen insgesamt in THETIS 2011</b>	<b>Einzelne Schiffe THETIS 2011</b>	<b>Verhältnis 2011</b>	<b>Verpflichtungen 2011 nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b</b>
Belgien	23233	5255	6,30 %	<b>1168</b>
Bulgarien	2909	1277	1,69 %	<b>313</b>
Kanada	913	872	3,48 %	<b>645</b>
Kroatien	1927	624	1,10 %	<b>203</b>
Zypern	2410	800	1,20 %	<b>223</b>
Dänemark	8387	2053	3,18 %	<b>588</b>
Estland	5096	1507	1,77 %	<b>328</b>
Finnland	12727	1170	1,75 %	<b>324</b>
Frankreich	27654	5447	7,04 %	<b>1305</b>
Deutschland	27503	4941	6,35 %	<b>1177</b>
Griechenland	20314	3295	3,18 %	<b>590</b>
Island	1935	322	0,31 %	<b>58</b>
Irland	9528	1139	1,45 %	<b>268</b>
Italien	31810	5049	6,49 %	<b>1203</b>
Lettland	7149	1965	2,32 %	<b>430</b>
Litauen	4080	1605	1,87 %	<b>347</b>
Malta	2607	819	1,80 %	<b>333</b>
Niederlande	42686	7235	8,24 %	<b>1527</b>
Norwegen	14391	1514	3,08 %	<b>570</b>
Polen	11034	2380	2,86 %	<b>531</b>
Portugal	3683	1536	3,10 %	<b>574</b>

Rumänien	4087	1703	2,32 %	<b>430</b>
Russische Föderation	16728	3403	3,34 %	<b>618</b>
Slowenien	1417	612	0,88 %	<b>163</b>
Spanien	31865	6234	10,58 %	<b>1960</b>
Schweden	24680	2567	3,28 %	<b>608</b>
Vereinigtes Königreich	4266	2231	11,04 %	<b>2046</b>
Gesamt	345019	67555	100 %	18530

\* (Quelle: Alle Tabellen EMSA)

Tabelle 2 Verpflichtungen und Überprüfungen gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2009/16/EG

	Verpflichtungen 2011	Anlaufbewegungen P I	P I überprüft	Anlaufbewegungen P II	P II überprüft	P I + P II überprüft
Belgien	1168	521	475	1082	496	971
Bulgarien	313	290	273	310	255	528
Zypern	223	207	52	232	73	125
Finnland	324	94	78	527	238	316
Deutschland	1177	559	517	964	887	1404
Island	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Niederlande	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norwegen	570	374	234	811	360	594
Portugal	574	263	239	397	206	445
Rumänien	430	374	339	467	437	776
Slowenien	163	98	97	149	143	240
Schweden	608	166	130	650	226	356
Vereinigtes Königreich	2046	1634	765	1773	776	1541
Gesamt	9514	6252	4429	9684	4742	9171

Tabelle 3 Verpflichtungen und Überprüfungen gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 2009/16/EG

	Verpflichtungen 2011	Anlaufbewegungen P I	P I überprüft	Anlaufbewegungen P II	P II überprüft	P I + P II überprüft
Frankreich	1305	1314	492	2300	733	1225
Griechenland	590	1469	656	2836	334	990
Irland	268	562	81	475	153	234
Italien	1203	1464	1084	3440	622	1706
Spanien	1960	2513	1216	3537	511	1727
Gesamt	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Tabelle 4 Verpflichtungen und Überprüfungen gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2009/16/EG

	Verpflichtungen 2011	Anlaufbewegungen P I	P I überprüft	Anlaufbewegungen P II	P II überprüft	P I + P II überprüft
Dänemark	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>Gesamt</b>	<b>2224</b>	<b>557</b>	<b>505</b>	<b>1090</b>	<b>713</b>	<b>1427</b>

Tabelle 5 Allgemeiner Trend der Überprüfungen und Änderungen der Art der Überprüfungen in der PMoU-Region

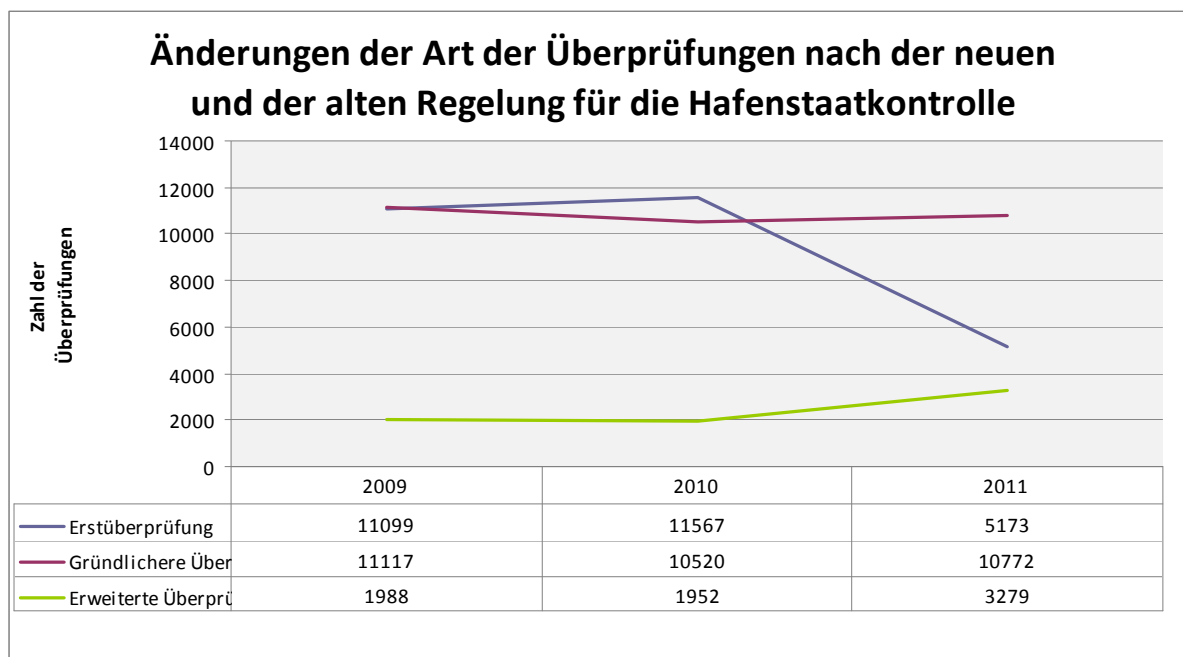




Tabelle 6 – Anzahl der Hafenstaatbesichtiger in jedem Mitgliedstaat

	<b>Anzahl der Hafenstaatbesichtiger</b>
<b>Belgien</b>	9
<b>Bulgarien</b>	14
<b>Zypern</b>	11
<b>Dänemark</b>	27
<b>Estland</b>	9
<b>Finnland</b>	23
<b>Frankreich</b>	84
<b>Deutschland</b>	40
<b>Griechenland</b>	51
<b>Island</b>	2
<b>Irland</b>	22
<b>Italien</b>	111
<b>Lettland</b>	9
<b>Litauen</b>	12
<b>Malta</b>	3
<b>Niederlande</b>	29
<b>Norwegen</b>	79
<b>Polen</b>	16
<b>Portugal</b>	11
<b>Rumänien</b>	13
<b>Slowenien</b>	4
<b>Spanien</b>	96
<b>Schweden</b>	44
<b>Vereinigtes Königreich</b>	113
<b>Gesamt</b>	<b>832</b>

Tabelle 7 – Anlaufbewegungen und Überprüfungen an Ankerplätzen

	Anlaufbewegungen insgesamt	Anlaufbewegungen an Ankerplätzen	Überprüfungen an Ankerplätzen	Anlaufbewegungen P I an Ankerplätzen	Überprüfungen P I an Ankerplätzen	Festhaltmaßnahmen P I an Ankerplätzen
<b>Belgien</b>	18649	-		-	-	-
<b>Bulgarien</b>	2633	283	62	18	13	-
<b>Zypern</b>	2304	147	3	25	-	
<b>Dänemark</b>	8920	1	1	1	1	-
<b>Estland</b>	3754	-		-	-	-
<b>Finnland</b>	18229	17	1	1	-	-
<b>Frankreich</b>	29204	148	10	14	-	-
<b>Deutschland</b>	23330	-		-	-	-
<b>Griechenland</b>	18080	2446	210	294	47	-
<b>Island</b>	1567	3		-	-	-
<b>Irland</b>	7450	5		-	-	-
<b>Italien</b>	73290	15541	421	5682	53	-
<b>Lettland</b>	5318	-		-	-	-
<b>Litauen</b>	3439	22		-	-	-
<b>Malta</b>	2942	-		-	-	-
<b>Niederlande</b>	47686	382	17	26	2	-
<b>Norwegen</b>	14201	130	82	12	11	-
<b>Polen</b>	8570	294	23	3	1	-
<b>Portugal</b>	3189	7	4	3	1	-
<b>Rumänien</b>	3886	829	113	15	4	-
<b>Slowenien</b>	1248	22	11	-	-	-
<b>Spanien</b>	38490	1916	113	363	29	1
<b>Schweden</b>	30168	2		-	-	-
<b>Vereinigtes Königreich</b>	3851	245	36	182	13	-