



Bruxelles, den 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser
af ulykker i søtransportsektoren**

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Dette forslag vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF¹.

Direktiv 2009/18/EF (i det følgende benævnt "direktivet") indeholder bestemmelser om et system med sikkerhedsundersøgelser for at tage ved lære af ulykker til søs og forhindre, at de gentager sig. Ulykker til søs, der falder ind under direktivets anvendelsesområde, undersøges for at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.

Som led i sit program for målrettet og effektiv regulering (REFIT) og dagsordenen for bedre regulering gennemførte Kommissionen en efterfølgende evaluering² og kvalitetskontrol af søtransporten³ i 2018. Konklusionen var, at selv om direktivet i vid udstrækning har nået sine mål og skabt EU-merværdi, kræver det en ajourføring og en vis forbedring. Det overordnede mål med revisionen af direktivet er at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelsen af havmiljøet. EU's nuværende lovgivningsmæssige rammer bør ajourføres med henblik på i) at opretholde EU-reglerne, hvor det er nødvendigt og forholdsmæssigt, ii) sikre, at reglerne gennemføres korrekt, og iii) at eventuelle overlappende forpligtelser samt uoverensstemmelser med beslægtet lovgivning undgås. Det overordnede mål er at skabe en klar, enkel og ajourført retlig ramme, der øger det generelle sikkerhedsniveau.

For skibe i international fart, som omfatter sejlads mellem medlemsstaterne, finder internationale konventioner og visse EU-regler anvendelse. Forpligtelsen til at undersøge ulykker til søs eller navigationshændelser udspringer af De Forenede Nationers havretskonvention⁴ (UNCLOS), som pålægger flagstaten en forpligtelse til at foretage en undersøgelse.

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har efterfølgende udarbejdet koden for undersøgelse af ulykker⁵. I henhold til koden skal der gennemføres en sikkerhedsundersøgelse af ulykker, der medfører fuldstændigt tab af skibet eller død eller alvorlig skade på miljøet. Den anbefaler også, at flagstaten for et involveret skib foretager undersøgelser af andre ulykker og hændelser til søs, hvis det anses for sandsynligt, at det vil give oplysninger, der kan bruges til at forebygge fremtidige ulykker.

EU's indsats inden for søfartssikkerhed både supplerer og gennemfører den internationale ramme. Gennemførelsen af IMO-reglerne i EU's retssystem gør det muligt at indbringe disse bestemmelser for EU-Domstolen for at sikre, at de håndhæves ensartet i hele EU.

Direktivet går videre end IMO's ulykkeskode ved at forpligte medlemsstaterne til at oprette uafhængige instanser til undersøgelse af ulykker ("undersøgelsesinstanser") og til i deres nationale lovgivning at

¹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

² SWD(2018) 232 final.

³ SWD(2018) 228 final.

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁵ Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).

fastsætte, at disse instanser skal underrettes om ulykker og hændelser til søs⁶. Undersøgelsesinstanserne bør undersøge ulykker afhængigt af, hvor alvorlige de er, idet "meget alvorlige ulykker til søs"⁷ kræver en obligatorisk undersøgelse. De typer fartøjer, der er omfattet af direktivet, er bredere end dem, der er omfattet af IMO-teksten, herunder fiskerfartøjer med en længde på 15 meter og derover samt fritidsfartøjer under visse omstændigheder. Direktivet fastsætter også, at der skal følges en fælles metodologi for gennemførelsen af undersøgelser, og fastsætter betingelserne for gennemførelse af sideløbende/fælles undersøgelser. I henhold til direktivet skal undersøgelsesinstanserne offentliggøre rapporter om gennemførte undersøgelser (sikkerhedsundersøgelsesrapporter). De bør også underrette Kommissionen om ulykker og hændelser til søs via en database (Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs — EMCIP), der oprettes og vedligeholdes af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed⁸ (EMSA) til dette formål.

REFIT-kvalitetskontrollen i 2018 og kvalitetskontrollen af søtransport understregede behovet for at sikre konsekvens i de lovgivningsmæssige rammer på tværs af medlemsstaterne og effektiv håndhævelse af internationale forpligtelser på en ensartet og harmoniseret måde. Mangler i det nuværende direktiv og medlemsstaternes gennemførelse heraf på grund af udfordringer med ressourcer, personale og ekspertise blev i vid udstrækning rapporteret som problematiske.

Ud over behovet for at ajourføre direktivet for at tage hensyn til de juridiske, miljømæssige og teknologiske ændringer, der er sket siden dets vedtagelse, er det også nødvendigt at tage hensyn til de erfaringer, der er gjort i forbindelse med dets gennemførelse. I den efterfølgende evaluering blev det også påpeget, at EU-retten om sikkerhed til søs ikke finder anvendelse på en bestemt kategori af fartøjer (fiskerfartøjer), der opererer i EU-farvande, og at der er betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder ved denne fartøjstype.

På baggrund af resultaterne af den efterfølgende evaluering og kvalitetskontrollen af søtransporten og med det overordnede mål at forbedre sikkerheden og miljøbeskyttelsen og samtidig forenkle EU's lovgivningsmæssige rammer og hjælpe medlemsstaterne med at opfylde deres internationale og europæiske reguleringsansvar er der udarbejdet et forslag om ændring af direktiv 2009/18/EF. De specifikke mål med revisionen deraf er:

- Beskyttelse af fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet. Mindre fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter er ikke omfattet af direktivets nuværende anvendelsesområde, hvilket betyder, at ulykker med dødsfald og tab af fartøjer ikke undersøges på en systematisk og harmoniseret måde i hele Den Europæiske Union.
- At præcisere definitionerne og lovteksten, således at medlemsstaternes undersøgelsesinstanser undersøger alle ulykker, der skal undersøges rettidigt og på en harmoniseret måde.
- At øge undersøgelsesinstansernes kapacitet til at gennemføre (og rapportere om) ulykkesundersøgelser på en rettidig, specialiseret og uafhængig måde — herunder om vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og teknologier.

⁶ Denne forpligtelse omfatter ulykker og hændelser, der involverer skibe, der fører en medlemsstats flag eller finder sted i medlemsstaternes ydre og indre territorialfarvand eller har betydning for andre af medlemsstaternes væsentlige interesser. Territorialfarvandet er et bælte af kystvande, der højst strækker sig 12 sømil (22 km) fra en kyststats basislinje (normalt det gennemsnitlige lavvandsmærke). Indre farvande er farvande på landsiden af basislinjen for et lands territorialfarvande. Indre farvande kan omfatte floder og kanaler samt havne (artikel 6 i direktivet om undersøgelse af ulykker til søs).

⁷ Som defineret i IMO-koden for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs — jf. artikel 3, stk. 2, litra b), i direktivet om undersøgelse af ulykker til søs.

⁸ www.emsa.europa.eu.

- At ajourføre en række definitioner og henvisninger til relevant EU-lovgivning og IMO-forordninger for at sikre klarhed og sammenhæng.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget er i fuld overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF⁹ om havnestatskontrol og direktiv 2009/21/EF¹⁰ om krav til flagstater. De tre direktiver — som alle er ved at blive ændret samtidigt — skal være i overensstemmelse med hinanden, og enhver foreslået ændring af det ene skal tage hensyn til de to andre direktiver og de bredere internationale lovgivningsmæssige rammer. Erfaringen fra sikkerhedsundersøgelser og de deraf følgende sikkerhedsanbefalinger kan hjælpe flagstater og anerkendte organisationer, der handler på deres vegne, med at forbedre sikkerhedsprofilen for de fartøjer, som de har ansvaret for.

- **Sammenhæng med EU's politik på andre områder**

Forslaget er en del af Kommissionens REFIT-program og lever op til dagsordenen for bedre regulering ved at sikre, at den gældende lovgivning er enkel og tydelig, ikke medfører en unødvendig byrde og holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling. Dette forslag til ændring samt ændringsforslagene til de øvrige direktiver om sikkerhed til søs er også en del af og har et betydeligt samspil med det større regelværk om sikkerhed til søs, som omfatter elementer som f.eks. EU's trafikovervågnings- og trafikinformationssystem (SafeSeaNet)¹¹, forordningen om oprettelse af EMSA¹², direktivet om fiskerfartøjers sikkerhed¹³, EU's lovgivning vedrørende anerkendte organisationer¹⁴, havstrategirammedirektivet¹⁵ og anden EU-miljølovgivning¹⁶.

Dette forslag er i overensstemmelse med og bidrager til EU's mål om klimaneutralitet senest i 2050 som fastsat i artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119¹⁷, som fastlægger EU's ramme for opnåelse af klimaneutralitet.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for ændringsdirektivet er artikel 100, stk. 2, i TEUF, om fastsættelse af foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden og om særlige foranstaltninger for søfart.

⁹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

¹⁰ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

¹¹ Direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

¹² EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

¹³ EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

¹⁴ Forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11) og direktiv 2009/15/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47).

¹⁵ EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19.

¹⁶ Såsom direktiv 92/43/EØF ("habitatdirektivet"), direktiv 2009/147/EF ("EU's fugledirektiv"), direktiv (EU) 2019/904 (direktivet om engangspilast).

¹⁷ EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Da internationale instrumenter til undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren er en enekompetence for EU i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF, finder nærhedsprincippet hverken anvendelse på disse instrumenter eller på EU-regler til gennemførelse af disse aftaler. Selv om dette ikke var tilfældet, ville medlemsstater, der handler hver for sig, ikke være i stand til at løse alle de konstaterede problemer, og hvis de gjorde det, ville det føre til fragmentering af lovgivningen og potentiel forvridning af det indre marked. For at undgå en så fragmenteret retlig ramme er der behov for en EU-indsats.

Alle medlemsstater er berørt af direktivet som flagstater, kyststater eller stater med en væsentlig interesse i sagen.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er udarbejdet for at holde trit med den seneste internationale udvikling og behandle resultaterne af ovennævnte REFIT-øvelser. Kommissionen har også foretaget en konsekvensanalyse for at identificere og evaluere alternative foranstaltninger med henblik på at nå de samme mål.

Formålet med den foreslåede ændring er at forbedre sikkerheden til søs. Dette vil blive opnået ved at undersøge ulykker og lære af dem for at forhindre lignende ulykker i fremtiden. En udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte visse typer ulykker, der involverer mindre fiskerfartøjer, anses for at være proportional. De ekstra omkostninger, der er nødvendige for, at undersøgelsesinstanser kan undersøge meget alvorlige ulykker til søs, der involverer fiskerfartøjer på under 15 meter, synes at være begrænsede, navnlig i forhold til de potentielle forbedringer af sikkerheden. Ændringen vil sikre, at det nuværende høje sikkerhedsniveau ikke bringes i fare, og bør forbedre sikkerheden i fiskerisektoren.

- **Valg af retsakt**

Da der kun skal foretages flere ændringer med hensyn til direktiv 2009/18/EF, er et ændringsdirektiv det mest hensigtsmæssige retlige instrument.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Kvalitetskontrollen viste, at direktivets centrale mål generelt opfyldes og fortsat er yderst relevante. Uden direktivet om undersøgelse af ulykker er det usandsynligt, at de 16 undersøgelsesinstanser, der er oprettet siden 2009, ville være blevet indført. Før 2009 gennemførte de fleste stater faktisk primært undersøgelser med henblik på strafferetlig forfølgning, hvis de overhovedet gjorde det. Oprettelsen af undersøgelsesinstanser har sat skub i ulykkesundersøgelser af sikkerhedshensyn med vægt på uafhængighed og udarbejdelse af sikkerhedsanbefalinger med henblik på forebyggelse af ulykker. Desuden konkluderedes det i evalueringen, at direktivet udgør en sammenhængende ramme for undersøgelse af ulykker til søs og dermed sikrer, at undersøgelser af ulykker udføres på en ensartet og harmoniseret måde i hele EU.

Direktivets obligatoriske karakter har ført til en harmoniseret indberetning af ulykker og hændelser, da et sæt standardkrav skal opfyldes. Den overordnede konklusion af evalueringen, der er baseret på vurderingen af relevans, effektivitet, sammenhæng og EU-merværdi, var, at direktivet stort set har opfyldt forventningerne og givet fordele for hele EU.

Mangler i den nuværende politiske ramme blev på grund af udfordringer med ressourcer, personale og ekspertise i vid udstrækning rapporteret som problematiske.

- **Høringer af interessenter**

De vigtigste høringsaktiviteter omfattede:

- Tre runder af interviews med repræsentanter for centrale interessenter på EU-plan arrangeret af den konsulent, der er ansvarlig for den eksterne støtteundersøgelse, og som løber periodisk fra februar 2021 til november 2021, for at indsamle specifikke oplysninger, navnlig for at støtte og præcisere den overordnede problemdefinition og mulige politiske løsningsmodeller.
- En målrettet interessentundersøgelse arrangeret af den konsulent, der er ansvarlig for den eksterne støtteundersøgelse, og som løber fra juni til november 2021, for at indsamle specifikke oplysninger, navnlig for at præcisere problemdefinitionen, referencescenariet og, hvor det er muligt, vurderingen af virkningerne af eventuelle politiske foranstaltninger.
- Yderligere høringsaktiviteter tilrettelagt af GD MOVE og den konsulent, der er ansvarlig for den eksterne støtteundersøgelse, med henblik på at indsamle synspunkter fra medlemsstaterne og centrale interessenter om de forskellige politiske foranstaltninger og validere de nye og endelige resultater af støtteundersøgelsen til konsekvensanalysen med henblik på at kvantificere virkningerne. Disse aktiviteter fandt sted på møder i EU's sektordialogudvalg for søtransport (16. april 2021, 23. september 2021 og 16. december 2021), EU's sektordialogudvalg for havfiskeri (29. januar 2021, 8. marts 2021 og 16. november 2021), EU's sektordialogudvalg for havne (19. november 2021), møder i den permanente samarbejdsramme for undersøgelsesinstanser (10. marts 2021, 18. juni 2021, 29. august 2021, 22. september 2021 og 7. oktober 2021), et uformelt møde mellem direktørerne for søtransport mellem EU og EØS (30. november 2021) og møder i EU-Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (17. maj 2021 og 11. november 2021). Der blev også afholdt en afsluttende valideringsworkshop for at validere konklusionerne af støtteundersøgelsen med deltagelse af repræsentanter for medlemsstaterne og industrien (20. januar 2022).
- I betragtning af sagens meget tekniske karakter blev der ikke gennemført nogen åben offentlig høring. Den brede offentlighed fik imidlertid mulighed for at fremsætte eventuelle synspunkter om dette initiativ via en meddelelse på GD MOVE's websted og en særlig fællespostkasse. Der blev modtaget et bidrag fra en rederforening i forbindelse med undersøgelse af ulykker, som glædede sig over reduktionen af den administrative byrde og den mulige støtte til undersøgelsesinstanser fra EMSA.

De oplysninger, der blev indsamlet fra interessenterne, var afgørende for, at Kommissionen kunne forbedre udformningen af de politiske løsningsmodeller med henblik på at vurdere deres økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger, sammenligne dem og afgøre, hvilken løsning der sandsynligvis ville maksimere forholdet mellem fordele og omkostninger for samfundet og sikre en mere effektiv og virkningsfuld mekanisme til undersøgelse af ulykker til søs i hele EU. Resultaterne af disse processer supplerede den skrivebordsundersøgelse, der blev udført som led i den eksterne støtteundersøgelse.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Denne gennemgang bygger primært på de data, der blev indsamlet i forbindelse med den efterfølgende evaluering i 2018 og den tidligere nævnte kvalitetskontrol af søtransporten.

Ud over de indsamlede data og høringen krævede udarbejdelsen af dette forslag input fra tekniske og juridiske eksperter om den konkrete formulering af tekniske definitioner og en klar juridisk affattelse. Denne ekspertise blev indsamlet i Kommissionen, EMSA og den permanente samarbejdsramme for

bemyndigede organer. Nærmere oplysninger findes i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse, som igen er baseret på en støtteundersøgelse foretaget af en ekstern konsulent med særlig viden på dette område.

Konsekvensanalysen undersøgte forskellige politiske muligheder for revision af direktivet, baseret på følgende vejledende principper:

1. Behovet for tilpasning til internationale instrumenter og for klarhed om problematiske eller tvetydige definitioner.
2. Omfanget af EMSA's støtte til medlemsstaterne med henblik på opfyldelse af deres rapporterings- og undersøgelsesforpligtelser i henhold til direktivet og folkeretten.
3. Muligheden for at løse det specifikke problem med ulykker, der involverer mindre fiskerfartøjer.

Disse principper afspejles i de politiske mål, der er beskrevet nedenfor.

I løsningsmodel A foreslås flere ændringer af direktivet for at forbedre sikkerheden til søs og forureningsforebyggelse. Ifølge denne løsningsmodel vil anvendelsesområdet forblive det samme, og undersøgelsesinstanser (nu omdøbt til "søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder" i overensstemmelse med IMO-terminologien) vil fortsat have den fleksibilitet, de i øjeblikket har. Med hensyn til fiskerfartøjer foreslås der med denne løsningsmodel en ikkelovgivningsmæssig foranstaltning, hvorved det anbefales, at medlemsstaterne rapporterer om meget alvorlige ulykker til søs. Denne løsningsmodel kræver sammen med alle de andre, at der indføres et kvalitetsstyringssystem for at sikre, at hver undersøgelsesmyndighed forvalter ressourcerne effektivt, og at sikkerhedsundersøgelsesrapporterne er nøjagtige.

Løsningsmodel B søger at skabe balance mellem større harmonisering ved hjælp af mere klart definerede definitioner og et begrænset yderligere krav til mindre fiskerfartøjer. For fiskerfartøjer vil direktivet blive ændret for at forpligte medlemsstaterne til at indberette alle dødsfald og tab af fartøjer, der involverer fiskerfartøjer på under 15 meter, til EMCIP. Spørgsmålene om tilpasning og præcisering vil blive behandlet ved en ændring af direktivet. Med hensyn til at bistå medlemsstaternes undersøgelsesmyndigheder med at gennemføre (og rapportere om) undersøgelser af ulykker udvides EMSA's støtterolle ikke ud over, hvad der i øjeblikket er fastsat i den eksisterende lovgivning. Rapporteringsbyrden for undersøgelsesmyndighederne mindskes noget ved at udvide viften af kompetente myndigheder, der kan indberette til databasen.

Løsningsmodel C er den mest ambitiøse med hensyn til øgede administrative og undersøgelsesmæssige krav til undersøgelsesmyndighederne. For fiskerfartøjer vil denne mulighed forpligte undersøgelsesmyndighederne til ikke blot at rapportere om mindre fiskerfartøjers dødsfald og tab af fartøjer, men også til i det mindste at foretage en foreløbig vurdering for at fastslå, om der kan indhøstes erfaringer, og om der er behov for en fuldstændig undersøgelse. I konsekvensanalysen konkluderedes det, at den mest effektive og dermed den foretrukne løsningsmodel er løsningsmodel C. Selv om løsningsmodel C har de største ekstraomkostninger, når man ser på omkostninger i forhold til fordele, vil løsningsmodel C have den største virkning med hensyn til at forbedre sikkerheden til søs.

Dette forslag ledsages af en konsekvensanalyserapport¹⁸, hvis udkast blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol i april 2022. Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse, og konsekvensanalyserapporten blev revideret i overensstemmelse med anbefalingerne fra Udvalget for Forskriftskontrol, og bemærkningerne fra Udvalget for Forskriftskontrol behandles i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager dette lovgivningsforslag.

- **Anvendelse af "én ind, én ud"-tilgangen**

Der forventes ingen yderligere administrative omkostninger for virksomheder eller borgere.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Initiativet har en REFIT-dimension med hensyn til tilpasning og forenkling af sikkerhedslovgivningen, forbedring af sikkerhedsprofilen, navnlig for segmentet for små fiskerfartøjer, og bistand til medlemsstaternes bemyndigede organer med at udføre deres rapporterings- og undersøgelsesfunktioner.

Desuden omfatter den foretrukne løsningsmodel forenklingselementer, da den vil øge effektiviteten af de nationale undersøgelsesinstanser ved at skabe klarhed om, hvornår de skal foretage undersøgelser, undersøgelsesinstanser vil ikke længere skulle foretage en foreløbig vurdering af alvorlige ulykker, og undersøgelsesinstanser kan uddelegere muligheden for at indlæse data til EMCIP-databasen til andre kompetente myndigheder. EMSA's supplerende bistand til de undersøgelsesinstanser, der anmoder om operationel støtte, bør også forbedre kvaliteten og kvantiteten af de undersøgelser, der gennemføres, og øge harmoniseringen og standardiseringen heraf i hele EU.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

De anslåede ekstra årlige omkostninger for EU-budgettet beløber sig til ca. 1,88 mio. EUR pr. år i 2030 og 1,93 mio. EUR pr. år i 2050. Forslagets budgetmæssige virkninger er beskrevet mere detaljeret i finansieringsoversigten, der er vedlagt dette forslag til orientering. Forslagets budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

5. ANDRE FORHOLD

- **Overvågnings-, evaluerings- og rapporteringsforanstaltninger**

Der er fundet tilstrækkelige overvågnings- og rapporteringsordninger. EMSA spiller en vigtig rolle i denne proces, da agenturet har ansvaret for udvikling og drift af de elektroniske datasystemer inden for søtransport.

¹⁸ SWD(2023) 145.

Gennemførelsen kan overvåges ved hjælp af Kommissionens og/eller EMSA's overvågning af EMCIP-databasen for at kontrollere, at undersøgelserne gennemføres rettidigt og effektivt, og at data om ulykker eller hændelser til søs, jf. bilag II til direktivet, og sikkerhedsundersøgelserapporterne uploades til databasen. EMSA gennemfører også besøg i medlemsstaterne for at kontrollere operationer på stedet som led i EMSA's støtterolle til Kommissionen¹⁹. Medlemsstaterne skal have et kvalitetsstyringssystem for at certificere deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation med henblik på at nå deres mål. Dette skal certificeres og efterfølgende underkastes periodisk revision. Undersøgelsesmyndighederne skal dele resultaterne af de årlige revisioner, der udføres af det akkrediterede organ, med Kommissionen/EMSA, således at undersøgelsesmyndigheden kan beholde sin certificering af kvalitetsstyringssystemet.

Da den fulde cyklus af forudsete EMSA-gennemførelsesbesøg er berammet til 5 år²⁰, foreslås det, at direktivets evalueringscyklus fastsættes med intervaller på ti år.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Der er ikke behov for forklarende dokumenter, da forslaget har til formål at forenkle og præcisere den eksisterende ordning.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 i udkastet til ændringsdirektivet udgør dets primære del og indeholder ændringer af adskillige bestemmelser i direktiv 2009/18/EF.

Overholdelse af IMO's kode vedrørende undersøgelse af ulykker

En række definitioner og henvisninger ajourføres for at tage hensyn til ændringer i de internationale lovgivningsmæssige rammer. Nærmere bestemt ajourføres henvisningen til IMO's kode vedrørende undersøgelse af ulykker, og en række definitioner i direktivets artikel 3, som skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO's kode vedrørende undersøgelse af ulykker, ajourføres også, og henvisningen til alvorlige ulykker, der er fjernet fra IMO's ulykkeskode og omhandlet i artikel 3, stk. 3, udgår. Der er foretaget en række andre ændringer i de retlige bestemmelser i overensstemmelse med IMO's ulykkeskode, navnlig ændringen af titlen "undersøgelsesinstans" til "søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed".

De indholdsmæssige ændringer af direktivet er gengivet nedenfor.

Formål og rækkevidde

I artikel 2, stk. 2, udgår litra d), og direktivets anvendelsesområde udvides hermed til at omfatte alle fiskerfartøjer, herunder fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter.

Definitioner

I punkt 3 ajourføres også en række definitioner, som har været problematiske eller henviser til forældet EU-lovgivning. For det første ajourføres henvisningerne til "ro-ro-færge" og "højhastighedspassagerfartøj" for at tage hensyn til ændringer i EU-lovgivningen, og et fiskerfartøjs

¹⁹ EMSA foretager sådanne besøg i henhold til artikel 3 i forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed som led i sine kerneopgaver. Der forventes derfor ingen yderligere omkostninger.

²⁰ Som fastsat i EMSA-metoden for besøg i medlemsstaterne, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

længde angives som længden overalt i overensstemmelse med artikel 2 i forordning (EU) 2017/1130. Spørgsmålet om ikke-dødelig kvæstelse, som efterfølgende resulterer i dødsfald et stykke tid efter den havrelaterede hændelse, der forårsagede den, behandles også. For at give klare retningslinjer, indtil en undersøgelse bør indledes, og dermed sikre en harmoniseret tilgang i hele Unionen, ændres direktivet, så det omfatter en klar frist (dvs. 30 dage efter ulykken som for andre transportformer).

Forpligtelse til at undersøge og undersøgelsesmyndigheder

I punkt 5 ændres undersøgelsesforpligtelsen, og det fastsættes, at medlemsstaterne i forbindelse med en meget alvorlig ulykke til søs (tab af fartøj og/eller dødsfald), der involverer et fiskerfartøj med en længde på under 15 meter, i det mindste er forpligtet til at foretage en foreløbig vurdering for at afgøre, om der skal gennemføres en sikkerhedsundersøgelse.

Da begrebet "alvorlig ulykke" er blevet afskaffet på IMO-niveau, er den forpligtelse til at foretage en foreløbig vurdering af sådanne ulykker, der kræves i henhold til direktivet, desuden ophævet. Endelig ændres direktivet for at give vejledning i forbindelse med ulykker, der involverer skibe i havn.

I punkt 8 fastsættes det, at medlemsstaterne skal indføre et kvalitetsstyringssystem for deres søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed. Denne foranstaltning bør forbedre kvaliteten af ulykkesundersøgelserne og forvaltningen af de disponible ressourcer under hensyntagen til arbejdsbyrden og navnlig de skriftlige rapporter. En lignende forpligtelse gælder for flagstatens administration i henhold til artikel 8, stk. 1, i direktiv 2009/21/EF om krav til flagstater.

Europæisk database for ulykker til søs

Punkt 14 vedrører medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser med hensyn til Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (EMCIP). Der er to ændringer. For det første præciseres deres forpligtelser med hensyn til meget alvorlige ulykker til søs, der omfatter fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter. For det andet tilpasses direktivet, således at alle ulykker og hændelser til søs, bortset fra meget alvorlige ulykker til søs, kan anmeldes til EMCIP af en behørigt udpeget kompetent myndighed i en anden medlemsstat end søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden. I øjeblikket er det kun søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, der kan underrette EMCIP, og dette betragtes af nogle medlemsstater som en ressourcebyrde. Desuden bør EMSA og Kommissionen kunne indlæse data i EMCIP-databasen. Dette vil give undersøgelsesmyndighederne mulighed for at koncentrere sig om deres undersøgelsesfunktioner og tage hensyn til, at undersøgelsesmyndighederne ikke altid har adgang til denne form for dataforvaltning, da de relevante statistikker indsamles, anvendes og forvaltes af andre kompetente myndigheder i samme medlemsstat.

Støtte og uddannelse fra EMSA

I punkt 15 beskrives EMSA's muligheder for at yde støtte til EU-medlemsstaternes undersøgelsesmyndigheder, så de bedre kan varetage deres ansvar i henhold til direktivet. Mange undersøgelsesinstanser mangler tilstrækkelige ressourcer til at have en ekspert inden for alle specialiserede fagområder. På grundlag af denne bestemmelse kan EMSA stille en pulje af eksperter fra forskellige fagområder til rådighed for enhver anmodende undersøgelsesmyndighed. På samme måde kan specialudstyr være meget dyrt, og de fleste undersøgelsesinstanser har ikke budgettet til at eje sådant udstyr direkte. EMSA kan derfor stille særlige værktøjer og udstyr til rådighed, som kan udlånes eller stilles til rådighed for undersøgelsesmyndighederne. På denne måde kan udstyret tilvejebringes centralt i stedet for, at alle undersøgelsesmyndigheder skal handle. Dette vil give stordriftsfordele i hele Unionen.

For så vidt angår uddannelse kan EMSA spille en rolle med hensyn til at øge bevidstheden om udviklingen, formidle oplysninger og tilrettelægge drøftelser og uddannelseskurser om emner som vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, nye digitale teknologier og relevant udvikling på IMO-niveau. EMSA kunne desuden tilbyde målrettet uddannelse i brug af undersøgelsesteknologier og -udstyr og i nye teknologier i forbindelse med udviklingen inden for søtransport.

Ændringsbeføjelser

I punkt 17 anføres det, at selv om henvisningen til IMO's ulykkeskode henviser til den seneste version, er dette dog omfattet af standardklausulen om ikke-forringelse. Det betyder, at hvis der er ændringer på internationalt plan, fastholdes standarderne i EU-instrumentet i det mindste på det nuværende niveau.

Revision af gennemførelsen og ophævelse af anden EU-lovgivning

I punkt 18 fastsættes det, at Kommissionen vil foretage en gennemgang af gennemførelsen af det ændrede direktiv 10 år efter vedtagelsen, idet der tages hensyn til den tid, der er nødvendig for at gennemføre direktivet, og til, at en EMSA-revisionscyklus med besøg i medlemsstaterne typisk tager mindst fem år.

I punkt 19 fastsættes det, at Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011 af 9. december 2011 om vedtagelse af en fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs ophæves. IMO vedtog den 4. december 2013 retningslinjer for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden for undersøgelse af ulykker (resolution A.1075 (28)), som indeholder en detaljeret metodologi til undersøgelse af ulykker og hændelser til søs. Der er derfor ikke længere behov for den fælles metodologi, der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF²³ fastsættes de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og en ordning for sikkerhedsundersøgelser. Ulykker til søs, der er omfattet af nævnte direktiv, undersøges af uafhængige undersøgelsesinstanser, der er etableret i medlemsstaterne, med henblik på at forbedre sikkerheden til søs, beskytte havmiljøet og lære af tidligere ulykker for at forhindre, at de gentager sig i fremtiden.
- (2) Siden direktiv 2009/18/EF trådte i kraft, er der sket ændringer i de internationale lovgivningsmæssige rammer og en udvikling i teknologien. Disse ændringer og denne udvikling samt erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2009/18/EF bør tages i betragtning.
- (3) Direktiv 2009/18/EF henviser til en række retsakter, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og som er blevet ophævet, ændret eller revideret siden dets ikrafttræden. IMO's "Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents" (IMO-resolution A.849(20) af 27. november 1997) er ophævet ved "Code of the International Standards and Recommended practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident" ("Casualty Investigation Code" (koden vedrørende undersøgelse af ulykker) — (resolution MSC 255(84) af 16. maj 2008) med resolution A.1075(28) "Guidelines to

²¹ EUT C , , s. .

²² EUT C , , s. .

²³ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

Assist Investigators in the Implementation of the Casualty Investigation Code" — MSC.255(84).

- (4) Med IMO's kode vedrørende undersøgelse af ulykker indføres nye definitioner, f.eks. definitionen af "søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed", mens andre begreber udgår, f.eks. "alvorlig ulykke". Disse ændringer bør indarbejdes i direktiv 2009/18/EF.
- (5) Direktiv 2009/18/EF henviser også til IMO's cirkulære MSC/MEPC. 3/Circ.3 af 2008, som blev afløst af cirkulære MSC/MEPC. 3/circ.4/rev.1 Reports on Marine Casualties and Incidents Revised Harmonized Reporting Procedures af 18. november 2014.
- (6) IMO's kode vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser ("Guidelines to Assist Investigators in the Implementation of the Casualty Investigation Code" (A.1075 (28))), der blev vedtaget den 4. december 2013, giver praktisk rådgivning om systematisk undersøgelse af ulykker og hændelser til søs og gør det muligt at udvikle effektive analyser og forebyggende foranstaltninger. Disse retningslinjer bør indarbejdes i direktiv 2009/18/EF.
- (7) Fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter er i øjeblikket ikke omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/18/EF, og derfor er gennemførelsen af undersøgelser af ulykker til søs, der involverer sådanne fiskerfartøjer, ikke systematisk og harmoniseret. Sådanne fartøjer er mere tilbøjelige til at kæntré, og det er relativt almindeligt, at besætningsmedlemmer falder over bord. Der er derfor behov for at beskytte disse fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet ved at indføre en foreløbig vurdering af meget alvorlige ulykker til søs, der involverer fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter, for at afgøre, om myndighederne bør indlede en sikkerhedsundersøgelse.
- (8) Nogle af definitionerne i direktiv 2009/18/EF er ikke klare. Der bør fastsættes en definition af et fiskerfartøjs længde, navnlig når der skelnes mellem den tilgang, der benyttes, og de forpligtelser, der påhviler søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne på grundlag af fiskerfartøjets længde.
- (9) IMO's ulykkeskode henviser til en eller en række hændelser, der er indtruffet "direkte i forbindelse med et skibs drift". Dette begreb er genstand for betydelige forskelle og bør præciseres. Denne forskel påvirker de foranstaltninger, der træffes af ulykkesundersøgelsesmyndighederne, navnlig for så vidt angår ulykker i havne, mulighederne for fælles undersøgelser og indsamling af ulykkes- og undersøgelsesdata.
- (10) IMOs' ulykkeskode fastsætter, at når der indtræffer en meget alvorlig ulykke til søs, er søfartsmyndigheden forpligtet til at foretage en undersøgelse. Der findes imidlertid ingen vejledning om, hvornår et dødsfald skal indtræffe efter ulykken, for at dødsfaldet udgør en meget alvorlig ulykke til søs og derfor skal undersøges. Direktiv 2009/18/EF bør derfor fastlægge retningslinjer i overensstemmelse hermed.
- (11) Der er stor forskel på det personale, der er til rådighed, og på de operationelle ressourcer hos medlemsstaternes søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, hvilket resulterer i ineffektiv og inkonsekvent rapportering og undersøgelse af ulykker til søs. Kommissionen bør derfor med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) yde højt specialiseret analytisk støtte i forbindelse med individuelle undersøgelser (bløde færdigheder) samt analytiske værktøjer og udstyr (hardware).
- (12) I lyset af det anførte bør EMSA tilrettelægge kurser i specifikke teknikker og i nye udviklingstendenser og teknologier, der kan være relevante for undersøgelser af ulykker i fremtiden. Sådanne kurser bør bl.a. fokusere på vedvarende og kulstoffattige brændstoffer,

som er særligt relevante i lyset af "Fit for 55"-pakken, og automatisering samt på den generelle forordning om databeskyttelse (GDPR).

- (13) For at forbedre kvaliteten af undersøgelser af ulykker bør medlemsstaterne udvikle et kvalitetsstyringssystem for søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne.
- (14) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i dette direktiv for så vidt angår listen over de IMO-tekster, der er omfatter af anvendelsesområdet, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁴.
- (15) I betragtning af den fulde overvågningscyklus, hvor EMSA aflægger besøg i medlemsstaterne for at overvåge gennemførelsen af dette direktiv, bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af dette direktiv senest [ti år efter *dets ikrafttrædelsesdato, jf. artikel 23*] og aflægge rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for evalueringen.
- (16) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet er det for at nå det grundlæggende mål om at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelse af havmiljøet nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte regler for undersøgelser af ulykker inden for søtransport. Dette direktiv går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union.
- (17) Direktiv 2009/18/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2009/18/EF

Direktiv 2009/18/EF ændres således:

- (1) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

"2. Undersøgelser i henhold til dette direktiv har ikke til formål at placere ansvar eller skyld. Medlemsstaterne skal dog sikre, at søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden (i det følgende benævnt "undersøgelsesmyndigheden") ikke undlader at foretage en tilbundsgående rapportering af årsagerne til ulykken eller hændelsen til søs, fordi der kan udledes skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne."
- (2) I artikel 2, stk. 2, foretages følgende ændringer:
 - (a) Litra b) affattes således:

"b) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer, medmindre de anvendes i erhvervmæssigt øjemed."
 - (b) Litra d) udgår.
- (3) Artikel 3 affattes således:

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

*"Artikel 3.
Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

1. "IMO-kode vedrørende undersøgelse af ulykker": koden for internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende en sikkerhedsundersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der blev vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen ved resolution MSC.255(84) i dens ajourførte udgave.
2. "IMO's retningslinjer for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden for undersøgelse af ulykker": retningslinjerne som vedtaget af IMO's forsamling ved resolution A.1075(28) den 4. december 2013.
3. Følgende udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker:
 - a) "ulykke til søs"
 - b) "meget alvorlig ulykke til søs"
 - c) "hændelse til søs"
 - d) "søfartssikkerhedsundersøgelse"
 - e) "søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed"
 - f) "søfartssikkerhedsundersøgelsesstat"
 - g) "stat med en væsentlig interesse i sagen"
 - h) "alvorlig kvæstelse"
4. "IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibsulykke": retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91) som vedtaget af IMO's juridiske komité den 27. april 2006 og som godkendt af ILO's styrelsesråds 296. møde den 12.-16. juni 2006.
5. Udtrykkene "ro-ro-færge" og "højhastighedspassagerfartøj" skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i artikel 2 i direktiv (EU) 2017/2110²⁵.
6. "Udstyr til registrering af rejsedata" (Voyage data recorder (i det følgende benævnt "VDR-sort boks" skal forstås i overensstemmelse med definitionen i resolution MSC.333(90) som vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen i den ajourførte version.
7. Ved "sikkerhedsanbefaling" forstås et forslag, herunder til registrerings- og kontrolformål, der er fremsat af:
 - (a) undersøgelsesmyndigheden i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller hvor det er relevant

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

- (b) Kommissionen, der handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse og resultaterne af opklaringsarbejdet.
8. "længden på et fiskerfartøj" skal forstås i overensstemmelse med definitionen i artikel 2 i forordning (EU) 2017/1130²⁶
9. "dødbringende kvæstelse": en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved en ulykke, og som medfører døden inden for 30 dage efter datoen for ulykken."
- (4) Artikel 4 ændres således:
- (a) Stk. 1, litra a), affattes således:
- "a) holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og undersøgelsesmyndighederne er i stand til at rapportere om resultaterne af en søfartssikkerhedsundersøgelse uden instruks eller indblanding fra personer, organisationer eller parter, som kan blive berørt af resultatet heraf."
- (b) Stk. 2, litra b), affattes således:
- "b) koordination af de aktiviteter, deres respektive undersøgelsesmyndigheder udfører, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål."
- (5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5.

Undersøgelsesforpligtelse

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesmyndighed gennemfører en sikkerhedsundersøgelse efter meget alvorlige ulykker til søs,
- a) som involverer et skib, der sejler under dens flag, uanset hvor ulykken har fundet sted
- b) som finder sted i medlemsstatens ydre eller indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, uanset hvilket flag det skib eller de skibe, der er involveret i ulykken, sejler under, eller
- c) som har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser, uanset hvor ulykken har fundet sted, og hvilket flag det eller de involverede skibe sejler under.
2. Hvis der er tale om et fiskerfartøj med en længde på under 15 meter, foretager undersøgelsesmyndigheden en foreløbig vurdering af den meget alvorlige ulykke til søs for at afgøre, om der skal gennemføres en sikkerhedsundersøgelse.
- Træffer undersøgelsesmyndigheden afgørelse om ikke at foretage en sikkerhedsundersøgelse af en meget alvorlig ulykke til søs, der involverer et fiskerfartøj med en længde på under 15 meter, skal begrundelsen for denne afgørelse registreres og meddeles i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3.
3. I de afgørelser, der er omhandlet i stk. 2, tager undersøgelsesmyndigheden hensyn til den foreliggende dokumentation og til, at resultaterne af sikkerhedsundersøgelsen kan føre til forebyggelse af fremtidige ulykker og hændelser. I tilfælde af enhver anden ulykke eller

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1130 af 14. juni 2017 om definition af fiskerfartøjers karakteristika (EUT L 169 af 30.6.2017, s. 1).

hændelse til søs træffer undersøgelsesmyndigheden afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse eller ej.

4. Omfanget af og de praktiske foranstaltninger i forbindelse med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser fastlægges af undersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, i samarbejde med de tilsvarende myndigheder i de andre stater med en væsentlig interesse i sagen, på den måde, der er bedst egnet til at opfylde direktivets mål og med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og hændelser.

5. Undersøgelsesmyndigheden skal, når den gennemfører sikkerhedsundersøgelser, følge IMO's retningslinjer for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden for undersøgelse af ulykker. De ansvarlige for sikkerhedsundersøgelser kan fravige disse retningslinjer, når det er begrundet ud fra et professionelt skøn for at nå undersøgelsens mål. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 19 tilpasse retningslinjerne med henblik på dette direktiv under hensyntagen til eventuelle relevante erfaringer fra sikkerhedsundersøgelser.

6. Når det afgøres, om en ulykke eller hændelse til søs, der finder sted, når fartøjet er fortøjet eller i havn, og som involverer landarbejdere eller havnearbejdere, indtraf "direkte i forbindelse med et skibs drift" og derfor er genstand for en sikkerhedsundersøgelse, skal der tages særligt hensyn til, i hvilket omfang skibets konstruktion, udstyr, procedurer, besætning og skibsadministration har betydning for og er relevante for den aktivitet, der udføres.

7. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes uden ophold og under alle omstændigheder senest to måneder efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

8. Hvis det i forbindelse med en søfartssikkerhedsundersøgelse bliver kendt, eller der er mistanke om, at der er begået en overtrædelse som omhandlet i artikel 3, 3a, 3b eller 3c i konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden, 1988, underretter undersøgelsesmyndigheden straks medlemsstatens eller medlemsstaternes maritime sikkerhedsmyndigheder og eventuelle berørte tredjelande herom."

(6) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6.

Underretningsforpligtelse

Medlemsstaterne fastsætter i deres retssystemer, at deres undersøgelsesmyndighed ude ophold skal underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter eller begge om alle ulykker og hændelser, der er omfattet af dette direktiv."

(7) Artikel 7 ændres således:

(a) Stk. 1, tredje afsnit, affattes således:

"Gennemførelse af sideløbende sikkerhedsundersøgelser af samme ulykke eller hændelse til søs iværksættes kun i særlige situationer. I sådanne situationer underretter medlemsstaterne Kommissionen om grundene til gennemførelsen af sådanne sideløbende undersøgelser. Medlemsstater, der gennemfører sideløbende undersøgelser, samarbejder med hinanden. De berørte undersøgelsesmyndigheder skal navnlig udveksle relevante oplysninger, som fremkommer ved deres undersøgelser med henblik på så vidt muligt at nå frem til konklusioner, som de er enige om."

(b) Følgende indsættes som stk. 1a:

"1a. Under gennemførelsen af søfartssikkerhedsundersøgelsen bør stater med en væsentlig interesse i sagen i det omfang, det er praktisk muligt, bistå den eller de medlemsstater, der undersøger sikkerheden til søs, med adgang til relevante oplysninger med henblik på søfartssikkerhedsundersøgelsen. Den eller de undersøgelsesmedarbejdere, der foretager en søfartssikkerhedsundersøgelse, bør også gives adgang til statslige inspektører, kystvagter, operatører af skibstrafiktjenester, lodser og andet søfartspersonale fra staten med en væsentlig interesseret i sagen."

(8) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8.

Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed

1. Medlemsstaterne sikrer, at søfartssikkerhedsundersøgelser gennemføres under ansvar af en upartisk, permanent søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed, der har de nødvendige beføjelser og tilstrækkelige midler og finansielle ressourcer, og at undersøgelserne foretages af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker til søs og hændelser til søs med henblik på at foretage søfartssikkerhedsundersøgelser af ulykker til søs og hændelser til søs.

Hverken passende udpegelse af undersøgelsesmedarbejdere med de nødvendige specialfærdigheder til midlertidigt at indgå i en søfartssikkerhedsundersøgelse eller anvendelse af konsulenter til at yde ekspertrådgivning om ethvert aspekt af en søfartssikkerhedsundersøgelse er udelukket.

For at kunne foretage en upartisk sikkerhedsundersøgelse skal undersøgelsesmyndigheden i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagning være uafhængig af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med den opgave, den har fået pålagt.

Indlandsstater, som hverken har skibe eller fartøjer, der sejler under deres flag, udpeger et uafhængigt kontaktpunkt med henblik på et samarbejde om undersøgelsen i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c).

2. Undersøgelsesmyndigheden sikrer, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har et praktisk kendskab til og erfaringer med de emneområder, der indgår i deres almindelige undersøgelsesopgaver. Undersøgelsesmyndigheden sikrer desuden, at der om nødvendigt er let adgang til relevant ekspertise.

3. De opgaver, der er pålagt undersøgelsesmyndigheden, kan udvides til at omfatte indsamling og analyse af data vedrørende sikkerhed til søs, især til forebyggende formål, for så vidt som disse opgaver ikke påvirker myndighedens uafhængighed eller indebærer et ansvar for regulering, administration eller standardisering.

4. Medlemsstaterne, som handler inden for rammerne af deres respektive retssystemer, sørger for, at undersøgelsesmedarbejderne i deres egen undersøgelsesmyndighed eller i enhver anden undersøgelsesmyndighed, som de har overdraget søfartssikkerhedsundersøgelsesopgaverne til, eventuelt i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, modtager alle de oplysninger, der er relevante for søfartssikkerhedsundersøgelsen, og er bemyndiget til at:

(a) få adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, samt til ethvert skib, vrage eller enhver konstruktion, herunder last, udstyr eller vragrester

- (b) foretage en øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vrugdele, vragester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse
- (c) iværksætte undersøgelser eller analyser af de under litra b) omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller analyser
- (d) få uhindret adgang til, samt ret til at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data vedrørende et skib, herunder data fra VDR-udstyr, registreringer fra skibstrafiktjenester, en rejse, en last, en besætning eller andre personer, genstande, betingelser eller omstændigheder
- (e) få uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagninger af prøver fra ofrenes lig
- (f) anmode om og opnå uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagning af prøver på personer, der har været involveret i skibsdriften, eller andre relevante personer
- (g) afhøre vidner uden tilstedeværelse af personer, hvis interesser vil kunne anses for at vanskeliggøre sikkerhedsundersøgelsen
- (h) indhente synsrapporter og relevante oplysninger fra flagstaten, rederne, klassifikationsselskaber eller andre relevante parter, når sådanne parter eller deres repræsentanter er etableret i medlemsstaten
- (i) indhente bistand fra de respektive staters relevante myndigheder, herunder flag- og havnestaternes inspektører, kystvagter, skibstrafiktjenester, eftersøgnings- og redningshold, lodser eller andet havne- eller søfartspersonale.

5. Undersøgelsesmyndigheden skal kunne reagere omgående, når den underrettes om en ulykke, og bevilges tilstrækkelige midler til at varetage sine funktioner på uafhængig vis. Dens undersøgelsesmedarbejdere skal have en status, der sikrer dem den nødvendige uafhængighed.

6. Undersøgelsesmyndigheden kan kombinere sine opgaver i henhold til dette direktiv med undersøgelser af andre hændelser end ulykker til søs, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer dens uafhængighed i fare.

7. Senest den [gennemførelsesdato] udvikler, gennemfører og vedligeholder hver medlemsstat et kvalitetsstyringssystem for sin undersøgelsesmyndighed. Et sådant kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder."

(9) Artikel 9, litra a), affattes således:

"a) alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser og noter, som undersøgelsesmyndigheden har optaget eller modtaget under sikkerhedsundersøgelsen"

(10) Artikel 10 ændres således:

(a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne etablerer i tæt samarbejde med Kommissionen et permanent samarbejde, der gør det muligt for deres respektive undersøgelsesmyndigheder at samarbejde indbyrdes i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål."

(b) Stk. 3 ændres således:

(a) Indledningen og litra a) affattes således:

"3. Inden for rammerne af det permanente samarbejde aftaler undersøgelsesmyndighederne i medlemsstaterne bl.a., hvordan samarbejdet bedst kan tilrettelægges med henblik på at:"

"a) sætte undersøgelsesmyndigheder i stand til at dele anlæg, faciliteter og udstyr til den tekniske undersøgelse af vragele og skibsudstyr og andre genstande, der er relevante for sikkerhedsundersøgelserne, herunder udtræk og evaluering af oplysninger fra VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger"

(b) Litra h) og i) affattes således:

"h) fremme samarbejdet med tredjelandes undersøgelsesmyndigheder og med internationale organisationer for undersøgelse af ulykker til søs på de områder, der er omfattet af dette direktiv

i) tilvejebringe relevante oplysninger til de undersøgelsesmyndigheder, der foretager sikkerhedsundersøgelsen."

(11) Artikel 14 affattes således:

"Artikel 14.

Ulykkesrapporter

1. Når der i henhold til dette direktiv er gennemført sikkerhedsundersøgelser, offentliggøres en rapport, der udarbejdes i et format, der fastsættes af den kompetente undersøgelsesmyndighed, og i overensstemmelse med de relevante afsnit i bilag I.

2. Undersøgelsesmyndighederne gør så vidt muligt den i stk. 1 omhandlede rapport, herunder dens konklusioner og eventuelle anbefalinger, tilgængelig for offentligheden og navnlig søfartssektoren inden for 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted. Såfremt det ikke er muligt at fremlægge den endelige rapport inden for dette tidsrum, offentliggøres en midlertidig rapport inden for 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.

3. Undersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, fremsender en kopi af den endelige eller midlertidige rapport til Kommissionen. Undersøgelsesmyndigheden tager hensyn til Kommissionens eventuelle tekniske bemærkninger til den endelige rapport, som ikke berører de faktiske resultater af undersøgelsen, med henblik på at forbedre rapportens kvalitet på den måde, der er bedst egnet med henblik på at nå dette direktivs mål."

(12) Artikel 15 ændres således:

(a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne tager behørigt hensyn til undersøgelsesmyndighedernes sikkerhedsanbefalinger, og, hvor det er relevant, at de får en passende opfølgning i overensstemmelse med EU-retten og folkeretten."

(b) Stk. 2 affattes således:

"2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesmyndigheden eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse og de samlede resultater af opklaringsarbejdet."

(13) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

"Såfremt undersøgelsesmyndigheden i en medlemsstat på et hvilket som helst trin i sikkerhedsundersøgelsen finder, at der skal træffes hasteforanstaltninger på EU-plan for at forebygge risikoen for nye ulykker, underretter den uden ophold Kommissionen om behovet for en tidlig varsling, jf. dog undersøgelsesmyndighedens ret til at foretage tidlig varsling."

(14) Artikel 17 ændres således:

(a) Følgende nye stk. 2a indsættes:

"2a. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om alle ulykker og hændelser til søs i overensstemmelse med formatet i bilag II. For fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter kræves der kun indberetning af meget alvorlige ulykker til søs."

(b) Stk. 3 affattes således:

"3. Medlemsstaternes undersøgelsesmyndigheder underretter EMCIP om alle meget alvorlige ulykker til søs. Medlemsstaterne kan træffe beslutning om og udpege den eller de kompetente nationale myndigheder, der skal rapportere om alle andre ulykker og hændelser til søs. Når Kommissionen har kendskab til en ulykke eller hændelse til søs, rapporterer den også herom til EMCIP."

(15) Følgende indsættes som artikel 17a:

"Artikel 17a

Støtte til uddannelse og drift

1. Kommissionen fremmer kapacitetsudvikling og udveksling af viden i og mellem undersøgelsesmyndighederne ved at tilbyde uddannelse i ny juridisk og teknologisk udvikling, specifikke teknikker og værktøjer og teknologier vedrørende skibe, deres udstyr og drift.

2. Efter anmodning fra medlemsstaternes undersøgelsesmyndigheder og under forudsætning af, at der ikke opstår interessekonflikter, yder Kommissionen driftsmæssig støtte til disse medlemsstater i forbindelse med gennemførelsen af deres sikkerhedsundersøgelser. Denne støtte omfatter levering af specialiseret analyseværktøj eller -udstyr samt ekspertise."

(16) Artikel 19 affattes således:

"Artikel 19.

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011."

(17) Artikel 20, stk. 4, affattes således:

"Ændringer i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde, jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002."

(18) Artikel 23 affattes således:

"Artikel 23.

Gennemgang af gennemførelsen

Kommissionen forelægger senest den [OP: *Indsæt venligst datoen: ti år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv."

(19) I artikel 24 tilføjes følgende som stk. 3:

"3. Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011 ophæves."

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [OP: *Indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT (AGENTURER)

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS direktiv om ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Mobilitet og transport — søfart

1.3. Forslaget vedrører

- en ny foranstaltning
- en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning²⁷
- en forlængelse af en eksisterende foranstaltning
- en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det overordnede mål med at ændre direktiv 2009/18/EF er at forbedre sikkerheden til søs og forbedre beskyttelsen af havmiljøet ved at bidrage til verdensmål 3 for bæredygtig udvikling (SDG) ("Sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper") og mål 14 ("Bevare og sikre bæredygtig brug af verdens have og deres ressourcer").

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

De specifikke mål med revisionen er at:

Beskytte fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet. Mindre fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter er ikke omfattet af direktivets nuværende anvendelsesområde. Det betyder, at ulykker med dødsfald og tab af fartøjer i denne fartøjskategori ikke undersøges på en systematisk og harmoniseret måde i hele Den Europæiske Union.

Præcisere definitionerne og lovteksten, således at medlemsstaternes undersøgelsesmyndigheder undersøger alle ulykker, der skal undersøges rettidigt og på en harmoniseret måde.

Øge ulykkesundersøgelsesmyndighedernes kapacitet til at gennemføre (og rapportere om) ulykkesundersøgelser på en rettidig, specialiseret og uafhængig måde — herunder med hensyn til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og teknologier.

²⁷ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) eller b).

1.4.3. *Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)*

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Forslaget forventes at tilvejebringe en harmoniseret tilgang til sikkerhedsundersøgelserne og dermed forbedre kvaliteten af undersøgelserne gennem bedre uddannelse, bedre koordinerede og ressourcemæssige undersøgelser og medlemsstaternes ulykkesundersøgelsesmyndigheders anvendelse af et kvalitetsstyringssystem. Resultaterne af undersøgelserne bruges til at fremsætte sikkerhedsanbefalinger for at forhindre, at ulykker gentager sig for at redde liv og forebygge forurening.

Forslaget forventes også at øge beskyttelsen af fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet ved at føre til et fald i antallet af tabte menneskeliv og kvæstelser.

1.4.4. *Resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Det foreslåede direktivs effektivitet i forhold til det specifikke mål nr. 1 vil blive fastlagt på grundlag af antallet af dødsfald og meget alvorlige kvæstelser, antallet af tabte fartøjer og antallet af tilfælde af forurening til søs og deres udvikling over tid, der er forelagt Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (EMCIP).

Det foreslåede direktivs effektivitet i forhold til det specifikke mål nr. 2 vil blive fastlagt på grundlag af den dato, der indberettes til EMCIP, de horisontale analyser foretaget af EMSA og drøftelserne i workshops samt antallet af overtrædelsesprocedurer i de kommende år.

Det foreslåede direktivs effektivitet i forhold til det specifikke mål nr. 3 vil blive fastlagt på grundlag af EMSA's horisontale analyse og resultaterne af de årlige revisioner af kvalitetsstyringssystemet, som vil blive delt med Kommissionen.

1.5. **Begrundelse for forslaget/initiativet**

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

EMSA vil skulle tilrettelægge yderligere uddannelse i forbindelse med vedvarende og kulstoffattige brændstoffer (risici, anvendelse om bord, beskyttelse af skibe osv.) til støtte for initiativdelen af "Fit for 55"-pakken, men også vedrørende: menneskelige elementer, et automatiseret skibs adfærd, sikkerhedsanalyse (for at tilskynde medlemsstaterne til bedre at anvende ulykkesdata), kriminalteknik (fotos, prøvetagning osv.), hændelser (brand, søulykker, skader på udstyr, erhvervsmæssige aktiviteter osv.) og databeskyttelsesreglerne.

EMSA vil også stille operationelle værktøjer og udstyr til rådighed i forbindelse med en individuel undersøgelse såsom ROV (fjernoperatør), RPAS (luftdroner), robotter (f.eks. for at få adgang til beskadigede områder, lukkede rum osv.), VDR-faciliteter (voyage data recorder), software såsom MADAS (Marine Accident Data Analysis Suite), ad hoc-ressourcer (videnskabelige laboratorier, tankprøvning), ad hoc-tjenester (3D-simulering af brand, containertab osv.). Denne støtte vil bygge på de eksisterende tjenester, der leveres af EMSA på forskellige områder (som nævnt ovenfor, luftdroner, undervandsdroner, satellitbilleder osv.), og vil blive ydet efter først til mølle-princippet. På længere sigt og afhængigt af erfaringerne med gennemførelsen vil EMSA's ressourcer blive tilpasset i overensstemmelse hermed.

EMSA vil også tilbyde højt specialiseret analytisk støtte i forbindelse med individuelle undersøgelser af meget alvorlige ulykker til søs af "standardeksperter" og "højtstående"

eksperter fra EMSA. Disse kan omfatte, men er ikke begrænset til, adfærdsanalytikere, psykologer og andre specialister.

I 2025 vil der være behov for to fuldtidsækvivalenter til at yde operationel og analytisk støtte til EMSA's nye opgaver.

- 1.5.2. *Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.*

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående)

EU's indsats sikrer lige vilkår for redere, havne og mellem medlemsstaterne. Harmonisering af undersøgelser på EU-plan er afgørende i denne henseende. I betragtning af søtransportens internationale karakter og behovet for en koordineret og harmoniseret tilgang til søfartssikkerhed vil EU's indsats forhindre, at der udvikles et potentielt uforeneligt eller suboptimalt kludetæppe af nationale foranstaltninger med forskellige krav og mål.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende)

En indsats på EU-plan har givet fordele, som ikke ville have været mulige på nationalt plan eller på IMO-plan alene. Forpligtelsen til at oprette en uafhængig ulykkesundersøgelsesinstans blev af de fleste interessenter anset for at være direktivets vigtigste merværdi, og næsten halvdelen af EU's søfartsulykkesundersøgelsesinstanser blev oprettet som reaktion på direktivet. Direktivet bringer EU-lovgivningen i overensstemmelse med IMO-forordningen og går videre, end hvad der kræves på IMO-niveau, og er førende på verdensplan med hensyn til harmoniseret rapportering om ulykker og hændelser.

- 1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

Efter den efterfølgende REFIT-evaluering i 2018 og kvalitetskontrollen af søtransporten er mangler i den nuværende politiske ramme med spørgsmål om ressourcer, personale og ekspertise blevet rapporteret som problematiske. Ressourcemæssige begrænsninger begrænser nogle medlemsstaters ulykkesundersøgelsesinstanser (undersøgelsesinstanser) til at varetage deres ansvar korrekt og rettidigt. Dette er navnlig tilfældet for medlemsstater med små flåder og begrænset søtransportaktivitet, hvor etableringen af en permanent dedikeret undersøgelsesinstans blev betragtet som en uforholdsmæssig stor byrde. Desuden er medlemsstaternes evne til at opfylde deres internationale forpligtelser som flag-, havne- eller kyststat i forbindelse med de forskellige direktiver under pres. Spørgsmål vedrørende ressourcer, personale og ekspertise blev i vid udstrækning rapporteret som problematiske for de bemyndigede organer. Kvalitetskontrollen indeholdt en række anbefalinger, der er relevante for ulykkesundersøgelser, herunder bedre udnyttelse af ressourcer på nationalt plan og EU-plan, herunder sammenlægning af ressourcer, der bygger på EMSA's rolle og støtte, og udnyttelse af de effektivitetsgevinster, som digitalisering og informationsudveksling giver.

Resultaterne af den efterfølgende evaluering afspejles i den konsekvensanalyse, der ledsager dette initiativ, og som er sammenfattet i tabel 1.

- 1.5.4. *Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Den foreslåede revision er et vigtigt resultat af Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, som fastlægger EU's vision for fremtidens transportsystem. I strategien bebudes det, at Kommissionen planlægger at indlede en større

revision af den eksisterende lovgivning om flagstatens ansvar, havnestatskontrol og undersøgelse af ulykker i 2021 (under flagskib 10 — Forbedring af transportsikkerheden).

Den foreslåede revision vil skabe synergier med andre dele af EU's regelsæt, navnlig direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol og direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater.

Forslaget er foreneligt med den nuværende flerårige finansielle ramme, selv om det vil kræve omprogrammering inden for udgiftsområde 1 for så vidt angår det årlige bidrag til EMSA (budgetmæssig kompensation ved en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF Transport (02 03 01)). Det nuværende forslags budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i budgettet til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

De budgetmæssige virkninger af dette initiativ henviser til de yderligere ressourcer, der er nødvendige for EMSA's voksende rolle med hensyn til at lette efterforskningen af ulykker (dvs. yde højt specialiseret analytisk støtte under en individuel undersøgelse, stille analytiske værktøjer og udstyr til rådighed under en individuel undersøgelse, dele viden eller tilrettelægge uddannelse i specifikke teknikker/værktøjer og ny udvikling) i henhold til det foreslåede direktiv. Der er tale om nye opgaver for EMSA, som vil blive permanente, mens de eksisterende opgaver ikke vil blive reduceret eller blive delvist udfaset. Det yderligere behov for menneskelige ressourcer kan ikke dækkes ved omfordeling, mens de yderligere budgetbehov vil blive dækket gennem udligning af eksisterende programmer, der forvaltes af GD MOVE under den nuværende flerårige finansielle ramme.

Forhøjelsen af bevillingerne til EMSA vil blive opvejet af en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF Transport (02 03 01). Det nuværende forslags budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i budgettet til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

Ubegrænset varighed

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ [*ikke relevant*]
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)²⁸

Direkte forvaltning ved Kommissionen via

- gennemførelsesorganer

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i FUSP i henhold til afsnit V i TEU, og som er anført i den relevante basisretsakt.

Bemærkninger

Forvaltningen af det foreslåede direktiv vil generelt blive varetaget af Kommissionens tjenestegrene, eventuelt bistået af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

Medlemsstaterne skal gennemføre direktivets bestemmelser inden for den respektive frist.

²⁸ Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv og for rapportering til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes gennemførelse og overholdelse.

Kommissionen og/eller EMSA vil overvåge EMCIP-databasen for at kontrollere, at undersøgelserne gennemføres rettidigt og effektivt, og at rapporterne uploades til databasen, herunder for fiskerfartøjer på under 15 meter, for hvilke der konstateres data- og sikkerhedsmangler. De indikatorer, der specifikt vil blive overvåget ved hjælp af EMCIP-databasen, vil være antallet af dødsfald og meget alvorlige kvæstelser, antallet af mistede fartøjer og antallet af tilfælde af havforurening og deres udvikling over tid. Alle disse indikatorer vil blive overvåget for hver type fartøj, der er involveret. Antallet af sikkerhedsanbefalinger, der offentliggøres som følge af undersøgelserne, og opfølgningen heraf vil også blive overvåget.

EMSA aflægger også på vegne af Kommissionen besøg i medlemsstaterne for at kontrollere operationer på stedet.

Medlemsstaterne skal have et kvalitetsstyringssystem for at certificere deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation med henblik på at nå deres mål. Dette skal certificeres og efterfølgende underkastes årlig revision. Undersøgelsesinstanser skal dele resultaterne af de årlige revisioner, der udføres af det akkrediterede organ, med Kommissionen/EMSA, således at undersøgelsesinstansen kan beholde sin certificering af kvalitetsstyringssystemet.

EMSA vil fortsat foretage horisontale analyser med angivelse af, hvordan lovgivningen fungerer, og afdække mangler, og hvad der kan gøres for at afhjælpe dem, og aflægge rapport til Kommissionen og medlemsstaterne, bl.a. gennem drøftelser i workshopper.

Og endelig, ti år efter udløbet af gennemførelsesdatoen for retsaktens bør Kommissionens tjenestegrene foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv og for rapportering til Europa-Parlamentet og Rådet om dets effektivitet og gennemførelse. Kommissionen vil blive bistået af EMSA, hvor det er relevant, inden for IT-tjenester og udvikle de IT-værktøjer, der er nødvendige for rapporterings-, overvågnings- og kontrolbestemmelserne i det foreslåede direktiv, samt tilrettelægge kurser. Medlemsstaterne skal gennemføre direktivet i national lovgivning inden for den frist, der er fastsat i direktivet. Håndhævelsesaktiviteterne vil blive gennemført som led i de eksisterende undersøgelser.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Selv om Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv og for at rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes gennemførelse og overholdelse, vil Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed være ansvarligt for udførelsen af sine aktiviteter og for gennemførelsen af dets interne kontrolramme. Den vil skulle udvikle IT-værktøjer og -moduler samt tilbyde uddannelse, og medlemsstaterne vil skulle foretage undersøgelser og rapportere.

EMSA er bedst i stand til at foretage rapportering og vurdering af overensstemmelsesopgaver, da dette vil være teknisk arbejde, der kræver stor ekspertise inden for dataforvaltning (navnlig da EMSA forvalter EMCIP-databasen) samt indgående forståelse af komplekse tekniske spørgsmål i forbindelse med elektroniske certifikater og uddannelse.

Medlemsstaterne er bedst placeret til at gennemføre håndhævelsen af det foreslåede direktiv, navnlig ved fortsat at undersøge ulykker til søs og rapportere, når det er nødvendigt.

GD MOVE vil foretage den nødvendige kontrol i overensstemmelse med den tilsynsstrategi, der blev vedtaget i 2017 vedrørende generaldirektoratets forbindelser med decentrale agenturer og fællesforetagender. I henhold til strategien overvåger GD MOVE resultatindikatorer for gennemførelsen af budgettet, revisionsanbefalingerne og administrative spørgsmål. Agenturet forelægger en rapport hvert andet år. Kontrollen af agenturets tilsyn og den dertil knyttede finansielle og budgetmæssige forvaltning er i overensstemmelse med GD MOVE's kontrolstrategi, der blev ajourført i 2022.

De supplerende ressourcer, EMSA har fået stillet til rådighed, vil være omfattet af EMSA's interne kontrol- og risikostyringssystem, som er tilpasset til de relevante internationale standarder og omfatter specifikke kontroller for at forhindre interessekonflikter og sikre beskyttelse af whistleblowere.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

I henhold til det foreslåede direktiv vil der kun blive ydet yderligere finansiering til EMSA, som vil være nødt til at udvikle IT-værktøjer og -moduler samt tilbyde uddannelse.

EMSA har det fulde ansvar for gennemførelsen af sit budget, mens GD MOVE er ansvarligt for den regelmæssige betaling af de bidrag, der fastsættes af budgetmyndigheden. Den forventede fejlrisiko ved betaling og afslutning svarer til den, der er knyttet til budgettilskuddene til agenturet.

De yderligere opgaver, der følger af den foreslåede revision, forventes ikke at medføre yderligere specifikke kontroller. Derfor forventes kontrolomkostningerne for GD MOVE (målt i forhold til værdien af de forvaltede midler) at forblive stabile.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Det foreslåede direktiv indeholder en række bestemmelser, der specifikt tager sigte på at forebygge svig og uregelmæssigheder. Medlemsstaterne skal have et kvalitetsstyringssystem for at certificere deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation med henblik på at nå deres mål. Dette skal certificeres og efterfølgende underkastes årlig revision. Ulykkesundersøgelsesinstanser skal dele resultaterne af de årlige revisioner, der udføres af det akkrediterede organ, med Kommissionen og/eller EMSA, således at undersøgelsesinstansen kan beholde sin certificering af kvalitetsstyringssystemet.

EMSA følger de decentraliserede EU-agenturers principper for bekæmpelse af svig i overensstemmelse med Kommissionens tilgang. I marts 2021 vedtog agenturet en ajourført strategi for bekæmpelse af svig baseret på den metode og vejledning i strategien for bekæmpelse af svig, som OLAF har fremlagt, samt på GD MOVE's strategi for bekæmpelse af svig. Den udgør en ramme for forebyggelse, afsløring og betingelser for undersøgelser af svig på agenturniveau. EMSA tilpasser og forbedrer løbende sine politikker og foranstaltninger for at fremme den højeste grad af integritet hos EMSA's personale, støtte effektiv forebyggelse og afsløring af risikoen for svig og fastlægge passende procedurer for indberetning og håndtering af potentielle tilfælde af svig og resultaterne heraf. Endvidere vedtog EMSA i 2015 sin politik for interessekonflikter for bestyrelsen.

EMSA samarbejder med Kommissionens tjenestegrene omkring forebyggelse og bekæmpelse af svig og uregelmæssigheder. Kommissionen vil sikre, at dette samarbejde fortsætter og styrkes.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art OB/IOB ²⁹	Bidrag			
	Nummer		fra EFTA-lande ³⁰	fra kandidatlande og potentielle kandidater ³¹	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
1	02 10 02	IOB	JA	NEJ	NEJ	NEJ

²⁹ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

³⁰ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

³¹ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts- område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA- lande	fra kandidat- lande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formåls- bestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	---	---

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)			År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
Afsnit 1:	Forpligtelser	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Betalinger	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Afsnit 2:	Forpligtelser	(1a)					
	Betalinger	(2a)					
Afsnit 3:	Forpligtelser	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Betalinger	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
Bevillinger I ALT For EMSA	Forpligtelser	=1+ 1a+ 3	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Betalinger	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
GD: <.....>							
• Menneskelige ressourcer							
• Andre administrationsudgifter							
I ALT GD <.....>	Bevillinger						

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Betalinger	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

3.2.2 Anslåede virkninger for EMSA's bevillinger

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type ³²	Gnsntl. omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ³³																			
— Resultat																			
— Resultat																			
— Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2																			
— Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			
OMKOSTNINGER I ALT																			

Beløbene afspejler, hvor det er relevant, summen af Unionens bidrag til agenturet og agenturets øvrige indtægter (gebyrer og afgifter).

³² Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

³³ Som beskrevet i punkt 1.4.2 "Specifikt/specifikke mål"

3.2.3. Anslåede virkninger for EMSA's menneskelige ressourcer

3.2.3.1. Resumé

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler) Beløbene afspejler, hvor det er relevant, summen af Unionens bidrag til agenturet og agenturets øvrige indtægter (gebyrer og afgifter).

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
--	------------	------------	------------	-----------------	-------

Midlertidigt ansatte (AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Midlertidigt ansatte (AST)					
Kontraktansatte					
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

Personalebehov (i årsværk):

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
--	------------	------------	------------	-----------------	-------

Midlertidigt ansatte (AD)	2	2	2	2	2
Midlertidigt ansatte (AST)					
Kontraktansatte					
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

EMSA vil begynde at forberede ansættelsen, så snart forslaget er vedtaget. Omkostningerne anslås ud fra den antagelse, at de to fuldtidsækvivalenter ansættes pr. 1. juli 2025. Der er derfor kun behov for 50 % af HR-udgifterne i det første år.

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer i det overordnede generaldirektorat

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i hele enheder (eller højst med en decimal)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 og 20 01 02 02 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale (i årsværk) FTE)³⁴							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
Budgetpo st(er) (angiv nærmere) ³⁵	— i hovedsædet ³⁶						
	— i delegationerne						
01 01 01 02 (KA, UNE, V — indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, UNE, V — direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
I ALT							

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det

³⁴ KA = kontraktansatte, LA = lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter, V = vikarer, JMD = juniormedarbejdere i delegationerne.

³⁵ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

³⁶ Primært for EU's samhørighedsfonde, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond (EHFAF).

ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

Beskrivelsen af, hvordan udgifterne til fuldtidsækvivalenterne er beregnet, bør medtages i afsnit 3 i bilag V.

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme.
- Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme

De opgaver, der tildeles EMSA, vil kræve omprogrammering af budgetposten for det årlige bidrag til agenturet (02 10 02) under den nuværende flerårige finansielle ramme. Forhøjelsen af bevillingerne til EMSA vil blive opvejet af en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF Transport (02 03 01) under den nuværende flerårige finansielle ramme. Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres³⁷.

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

³⁷

Jf. artikel 12 og 13 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 2093/2020 af 17. december 2020 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ³⁸					Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
		År n	År n+1	År n+2	År n+3			
Artikel ...								

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

Det angives, hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

³⁸ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.