



Bruxelles, den 1.6.2023
SWD(2023) 146 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSPANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

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

{COM(2023) 270 final} - {SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af et forslag til revision af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren
A. Behov for handling
Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?
<p>Direktiv 2009/18/EF omhandler EU's regler om undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren. Direktivet inkorporerer principperne i De Forenede Nationers havretskonvention og Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) relevante kode i EU-retten. Hovedformålet med direktivet er at forbedre sikkerheden til søs ved at harmonisere tekniske undersøgelser og indhøstede erfaringer efter ulykker til søs.</p> <p>Direktivet var genstand for en efterfølgende evaluering og kvalitetskontrol af søfartslovgivningen (sammen med andre EU-retsakter) i 2018. En række problemer er blevet identificeret som problematiske. 1) Det nuværende direktiv indeholder ikke bestemmelser om undersøgelse af ulykker med fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter. 2) Uklare definitioner, vage formuleringer og manglende præcision i nogle af tekstens bestemmelser skaber forvirring. 3) Udviklingen i de relevante internationale lovgivningsmæssige rammer. 4) Nogle ulykker bliver ikke indberettet eller efterforskes ikke, fordi ulykkesundersøgelsesinstanser mangler tilstrækkelige ressourcer og ekspertise. 5) Nye udviklinger og/eller teknologier, der kan opstå i forbindelse med grønnere søtransport, eller brugen af selvstyrende skibe vil nødvendigvis indebære nye udfordringer for de bemyndigede organer.</p> <p>Hvis EU ikke gør noget, vil EU's undersøgelsesinstanser arbejde på en ukoordineret og ikke-harmoniseret måde.</p>
Hvilke resultater skal der opnås?
Dette initiativ har til formål at sikre og forbedre det høje niveau for søfartssikkerhed og forureningsbeskyttelse i hele Unionen.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?
Skibsfart som en international virksomhed opererer i forskellige EU-farvande og internationale farvande og er reguleret af både globale, regionale og nationale instanser og har i sagens natur en stærk grænseoverskridende dimension.
B. Løsninger
Hvilke forskellige løsningsmodeller er der for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor ikke?
Der er udviklet tre politiske løsningsmodeller. Den foretrukne politiske løsningsmodel er C. Denne løsningsmodel bringer delvist visse typer ulykker, der involverer mindre fiskerfartøjer (under 15 meter), ind under direktivets anvendelsesområde. Det giver mulighed for øget operationel støtte fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) til undersøgelsesinstanser. Det bringer direktivet i overensstemmelse med de seneste IMO-bestemmelser og kræver også, at undersøgelsesinstanser har indført et certificeret kvalitetsstyringssystem.
Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?
Den foretrukne politiske løsningsmodel (C) støttes af fiskeindustrien, da ulykker, der involverer større fiskerfartøjer, allerede er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Der er delte meninger blandt undersøgelsesinstanser om, hvorvidt anvendelsesområdet bør udvides til at omfatte mindre fiskerfartøjer. Løsningsmodel C forudsiger imidlertid ikke, at alle meget alvorlige ulykker til søs, der involverer mindre fiskerfartøjer, skal undersøges, men snarere, at undersøgelsesinstanser skal foretage en foreløbig vurdering for at afgøre, om der bør gennemføres en sikkerhedsundersøgelse.
C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
De samfundsmæssige virkninger vurderes hovedsagelig med hensyn til de politiske løsningsmodellers indvirkning på sikkerheden til søs (med hensyn til reddede liv og undgåede kvæstelser), arbejdsvilkår og beskyttelse af miljøet i perioden 2025-2050. Løsningsmodel C forventes at resultere i, at der reddes 28-48

menneskeliv, og at 219-379 kvæstelser undgås. Dette skyldes hovedsagelig udvidelsen af direktivets anvendelsesområde til at omfatte meget alvorlige ulykker, der involverer fiskerfartøjer på under 15 meter. Reduktionen af de eksterne omkostninger anslås til 132,6-229,28 mio. EUR og forhindrer, at 101-176 tons bunkerfuel går tabt til søs. Dertil kommer, at de **indirekte virkninger for redere/operatører** forventes at blive på 5,68-9,41 mio. EUR. Det skal dog bemærkes, at der er stor usikkerhed omkring skønnene, fordi direktivets indvirkning på sikkerheden er indirekte i kraft af sikkerhedsanbefalingerne og opfølgningen heraf.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

De største ekstraomkostninger vil falde på **undersøgelsesinstanser** med en øget arbejdsbyrde i løsningsmodel C på grund af det højere antal undersøgelser. De samlede omkostninger anslås til 11,97-141,53 mio. EUR. Desuden anslås den øgede bistand fra EMSA til undersøgelsesinstanser at beløbe sig til 31,88 mio. EUR. Omkostningerne til håndhævelse for **sektoren (redere/operatører)** anslås til 0,29-0,7 mio. EUR. Det har ikke været muligt at kvantificere omkostningsvirkningerne for forbrugerne, men de forventes at være ubetydelige.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?

Den foreslåede udvidelse af direktivet til også at omfatte meget alvorlige ulykker til søs, der omfatter fiskerfartøjer på under 15 meter i løsningsmodel C, er "relevant" for SMV'er. Omkostningerne til håndhævelse for sektoren, primært SMV'er, anslås til 0,29-0,7 mio. EUR. Samtidig anslås fordelene ved udvidelsen af anvendelsesområdet til 5,68-9,41 mio. EUR, fordi det undgås, at 18-31 fartøjer synker.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

Omkostningerne til undersøgelsesinstanser anslås til 11,97-141,53 mio. EUR.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Da det samme høje sikkerhedsniveau vil blive opretholdt i hele Unionen, vil der være en positiv indvirkning på det indre marked og konkurrenceevnen.

Proportionalitetsprincippet

Den politiske løsningsmodel går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede politiske mål.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Politikken vil blive gennemgået, når der er forløbet et tilstrækkeligt tidsrum efter forslaget vedtagelse til, at foranstaltningerne kan fungere og skabe virkninger. Kommissionen/EMSA vil fortsat overvåge den database over ulykker, der forvaltes af EMSA, for at kontrollere, at undersøgelserne gennemføres rettidigt og effektivt, og at rapporterne uploades. EMSA vil fortsat aflægge besøg hos de bemyndigede organer, der fører til horisontale analyser.