



Bruxelles, den 1.6.2023  
SWD(2023) 166 final/2

This document corrects document SWD (2023) 166 final of 1.6.2023.  
It concerns the Danish language version: translation of the title.  
The text shall read as follows:

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv**

**om ændring af direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater**

{COM(2023) 272 final} - {SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final}

## **A. Behov for handling**

### **Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?**

EU's indsats inden for søfartssikkerhed både supplerer og gennemfører den internationale ramme som defineret af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Ansvaret for sikkerheden til søs på statsniveau omfatter tre overlappende aktionslinjer.

Den første forsvarslinje findes i direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater. Formålet er at sikre, at EU-medlemsstaterne som flagstater opfylder deres folkeretlige forpligtelser for så vidt angår skibe, der fører deres flag, at de øger sikkerheden og forebygger forurening fra disse skibe. Siden vedtagelsen af dette direktiv har FN's særorganisation — Den Internationale Søfartsorganisation — gjort koden til gennemførelse af instrumenterne (III-koden) og IMO-auditten obligatorisk fra 2016 for alle flagstater i verden, herunder EU's medlemsstater som flagstater. IMO har imidlertid ikke håndhævelsesbeføjelser.

Direktivet indarbejder dele af III-koden i EU-retten, men det sker på en fragmenteret måde. Direktivet var genstand for en efterfølgende evaluering og en kvalitetskontrol af søtransporten, i forbindelse med hvilke der blev identificeret flere problematiske spørgsmål. Disse omfatter 1) retsikkerhed i forbindelse med gennemførelsen af nye internationale regler på EU-plan og 2) manglen på en harmoniseret tilgang til inspektion, kontrol, overvågning og udveksling af oplysninger om flagflåder. Det er også vigtigt, at de nationale myndigheder har de nødvendige ressourcer som flagstat til at opfylde deres internationale forpligtelser.

Hvis EU ikke gør noget, vil EU's flagstatsadministrationer arbejde på en ukoordineret og ikkeharmoniseret måde.

### **Hvilke resultater skal der opnås?**

Dette initiativ har til formål at sikre og forbedre det høje niveau for søfartssikkerhed og forureningsbeskyttelse i hele EU.

### **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 i både globale og regionale og nationale instanser og har i sagens natur en stærk grænseoverskridende dimension. Harmonisering af flagstatsinspektioner og -kontrol af flagflåden på EU-plan er afgørende med henblik herpå.

## **B. Løsninger**

### **Hvilke løsninger har man overvejet for at nå målene? Foretrækker man en bestemt løsning? Hvis ikke, hvorfor så ikke?**

Der er udviklet fire løsningsmodeller til løsning af problemerne. Alle løsningsmodellerne omfatter indarbejdelse af de nu obligatoriske dele af III-koden og opretholdelse af den obligatoriske IMO-audit.

Den foretrukne løsning er løsningsmodel 2. Den har til formål at bevare en kernekapacitet af teknisk personale i flagstatsadministrationerne med henblik på at opfylde internationale forpligtelser og sikre effektiv kontrol af flagflåden og målrettet overvågning af anerkendte organisationer. Denne løsningsmodel omfatter grundlæggende de resterende centrale dele af den obligatoriske III-kode, der er relevant for flagstater, og udgør en fælles løsning ved hjælp af digitalisering for at opnå konsekvent overholdelse af flagstatskravene i hele EU.

### **Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?**

Alle flagstatsadministrationer og interessenter i sektoren går ind for en klar, sammenhængende og tilpasset retlig ramme, der omfatter de internationale regler: III-koden og IMO-auditten. Den foretrukne løsningsmodel støttes, da den sikrer en høj grad af intern og ekstern sammenhæng. Denne løsningsmodel anses for at være passende i forhold til den store spændvidde, der er i flådestørrelse og -type i EU's medlemsstater. Flagstatsadministrationerne og sektorens interessenter støtter fuldt ud

digitaliseringen.

## **C. Den foretrukne løsnings virkninger**

### **Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning?**

De **samfundsmæssige virkninger** vurderes hovedsageligt i forhold til løsningsmodellernes indvirkning på sikkerheden til søs (reddede liv) og på miljøbeskyttelsen. Med digitaliseringen sikrer den foretrukne løsningsmodel også mere effektive og gennemsigtige skibsinspektioner og overvågning af og tilsyn med EU-anerkendte organisationer.

Den foretrukne løsningsmodel forventes at resultere i 69 reddede liv og 810 undgåede kvæstelser i perioden 2025-2050 i forhold til referencetallet. Disse fordele forventes at reducere de eksterne omkostninger i forbindelse med ulykker med ca. 2,3973 mia. EUR i forhold til referenceomkostningerne i perioden 2025-2050 (i 2021-priser). Ved at forebygge ulykker i fremtiden<sup>1</sup> forventes det, at man i perioden 2025-2050 udgår tab til søs af 1 418 ton bunkerfuel i forhold til referencescenariet. Dette forventes at have en indirekte positiv indvirkning på havvandets kvalitet og biodiversiteten.

For **flagstatsmyndighederne** forventes den foretrukne løsningsmodel at medføre besparelser i håndhævelsesomkostningerne på 48,8-52,9 mio. EUR i forhold til referencescenariet (i løbende priser i perioden 2025-2050). For **skibsoperatører** blev besparelserne i tilpasningsomkostningerne anslået til 0,6-1,2 mio. EUR i forhold til referencescenariet (løbende priser i perioden 2025-2050). De er hovedsagelig et resultat af indførelsen af tekniske løsninger for elektroniske flagstatsinspektionsrapporter.

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

Yderligere omkostninger vil hovedsagelig påhvile flagstatens myndigheder, da løsningsmodel 2 øger kontrollen af flagflåden via flagstatsinspektioner og tilsyn med anerkendte organisationer. De samlede omkostninger for flagstatsmyndigheder anslås til 49,1-49,2 mio. EUR.

For EMSA forventes foranstaltningerne vedrørende udvikling eller forbedring af et flagstatsrapporteringsmodul og udvikling af forbedrede uddannelsesværktøjer for inspektører at medføre tilpasningsomkostninger på omkring 6,4-7 mio. EUR.

For skibsoperatører forventes den begrænsede stigning i antallet af inspektioner at medføre tilpasningsomkostninger på omkring 3,2 mio. EUR.

### **Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?**

De foreslåede ændringer af direktivet vil ikke få nogen indvirkning på SMV'er, da de fartøjer, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, ofte er internationale handelsskibe. Flåden af små skibe (under 300 bruttoton) falder uden for direktivets anvendelsesområde.

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

Forslaget forventes at medføre omkostninger for de nationale myndigheder som flagstater på omkring 49,1-49,2 mio. EUR. Disse omkostninger vil dog i vid udstrækning blive opvejet af besparelser i håndhævelsesomkostningerne som følge af digitalisering og anvendelse og deling af e-rapporter og e-certifikater til 48,8-52,9 mio. EUR.

### **Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?**

Forslaget vil have en positiv indvirkning på det indre marked, da det vil sikre det samme høje sikkerhedsniveau i hele EU.

### **Proportionalitetsprincippet**

Den foretrukne løsningsmodel går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede mål med foranstaltningen. Den foretrukne løsningsmodel omfatter grundlæggende de resterende centrale dele af den obligatoriske III-kode, der er relevant for flagstater, og udgør en fælles løsning,

---

<sup>1</sup> Det skal dog bemærkes, at disse skøn er behæftet med en høj grad af usikkerhed, eftersom direktivets indvirkning på sikkerheden er indirekte (resultatet af inspektioner og opfølgning).

der anvender digitalisering til at opnå konsekvent overholdelse af flagstatskravene i hele EU.

#### **D. Opfølgning**

##### **Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?**

Foranstaltningen vil blive revideret ved hjælp af flagstatens præstationsmålingsordning. Kommissionen/EMSA deltager som observatører i IMO's audit. EMSA vil fortsat aflægge besøg i medlemsstaterne for at kontrollere flagstatens operationer på stedet, hvilket fører til horisontale analyser for løbende at forbedre sikkerheden til søs.