



Dato: 14-03-2025
Sagsnr.: 2025 - 478
Akt-id.: 2748

KOMITÉNOTAT

EU-Kommissionens forslag til delegeret retsakt til overvågningsdirektivet 2002/59/EC, hvorefter skibe, der passerer gennem områder med et obligatorisk skibsmeldesystem etableret af et EU-land, skal indrapportere relevante forsikringscertifikater som et af de påkrævede meldepunkter.

1. Resume

Europa-Kommissionen har den 19. februar 2025 vedtaget en delegeret retsakt vedrørende ændring af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2002/59/EC om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet, også benævnt overvågningsdirektivet.

Forslaget er et skridt hen imod at indføre et krav for skibe, der passerer gennem de obligatoriske skibsmeldesystemer (der er oprettet i henhold til den Internationale Søfartsorganisations (IMO) søsikkerhedskonvention¹), om at indsende deres påkrævede konventionscertifikater som dokumenterer forsikring ifm. olieforurening og vragsjernelse. Danmark har to obligatoriske skibsmeldesystemer, som vil blive påvirket af ændringen: BELTREP for Storebælt og SOUNDREP for Øresund. Formålet med ændringen er at øge muligheden for at sikre erstatning i tilfælde af oliespild og understøtte indsatsen mod den russiske skyggeflåde.

Ændringer i skibsmeldesystemer skal godkendes af IMO, før ændringerne bliver internationalt forpligtende. Det vil være nødvendigt, at Danmark i fællesskab med øvrige EU-medlemsstater på baggrund af direktivændringen, anmoder IMO om at ændre de bagvedliggende resolutioner, der har etableret de obligatoriske skibsmeldesystemer. Først når de bagvedliggende resolutioner bliver ændret til at afspejle de nye indrapporteringskrav, vil skibene være forpligtet til at indsende deres konventionscertifikater.

Den delegerede retsakt er sendt til medlemsstaterne med frist for eventuelle indsigelser den 21. marts 2025.

Regeringen kan støtte forslaget og støtte, at Rådet ikke gør indsigelse mod udstedelsen af den delegerede retsakt, og vil syv dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge dette til grund.

¹ SOLAS-konventionen (Safety of Life at Sea), også kendt som søsikkerhedskonventionen på dansk, er en bred international konvention fra IMO. Den fastsætter minimumsstandarder for sikkerhed til søs med det formål at beskytte menneskeliv, jf. kapitel V regel 11

2. Baggrund

Den delegerede retsakt er vedtaget af Kommissionen den 19. februar 2025 med hjemmel i direktivets Artikel 27(2), der bemyndiger Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med Artikel 27a og dermed ændre bilag I, III og IV på baggrund af tekniske fremskridt og erfaringer opnået i lyset af dette direktiv.

Den delegerede retsakt vil, såfremt ændringen også adopteres af IMO, indføre et krav om, at EU-medlemsstaterne ændrer deres obligatoriske skibsmeldesystemer mhp. at indsamle skibenes konventionscertifikater, som dokumenterer forsikring ifm. olieforurening og vragsfjernelse. Den delegerede retsakt sigter også mod at afstemme EU-lovgivningen med de nyeste IMO-standarder.

Den delegerede retsakt træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder, som udløber den 19. april 2025. Fristen kan forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ. Hvis ingen medlemsstater eller delegationer indsender indsigelser inden for den ovenfor specificerede tidsfrist den 21. marts 2025, vil det blive antaget, at hverken Europa-Parlamentet eller Rådet agter at gøre indsigelse, og den to måneders periode, hvor Europa-Parlamentet og Rådet kan gøre indsigelse, vil få lov til at udløbe.

Forslaget har været behandlet i *High Level Steering Group (HLSG) for governance of the digital maritime system and services*, hvor det modtog bred opbakning fra EU/EEA-medlemsstater.

3. Formål og indhold

Formålet med den delegerede retsakt er at øge den maritime sikkerhed og miljøbeskyttelse ved at kræve, at skibe skal indrapportere de nævnte konventionscertifikater. Der er allerede etableret en forpligtigelse for indrapportering af konventionscertifikaterne ved EU-havneanløb. Den delegerede retsakt har til hensigt at indsamle konventionscertifikater fra alle skibe i transit, der sejler gennem et område med et skibsmeldesystem, herunder også dem, som ikke foretager havneanløb i EU. Særligt den øgede risiko for alvorlige miljømæssige og økonomiske konsekvenser, som den intensiverede aktivitet af Ruslands skyggeflåde har påført Danmark og andre EU-lande, adresseres med forslaget.

Ændring af direktivet sigter mod at gøre det muligt for EU's medlemsstater at undersøge og verificere de pågældende konventionscertifikater for alle skibe, herunder også skibe i skyggeflåden, der sejler igennem områder med obligatoriske skibsmeldesystemer.

I Danmark er der to obligatoriske skibsmeldesystemer, SOUNDREP og BELTREP, som dækker henholdsvis Øresund og Storebælt. Alle større skibe, der sejler gennem danske farvande via Storebælt og Øresund, skal benytte et af disse systemer under deres sejlads mellem Østersøen og Nordsøen.

Certifikaterne som søges indhentet med direktivændringen, er de konventionscertifikater, som er udstedt af skibenes flagstat i medfør af nedenstående konventioner.

- Den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, 1992, med senere ændringer (1992 Civil Liability Convention).
- Den internationale konvention om det privatretlige ansvar for forurenings-skader forårsaget af bunkerolie, 2001 (2001 Bunkers Convention).
- Den internationale Nairobi-konvention om fjernelse af vrage, 2007 (2007 Nairobi Wreck Removal Convention).

Implementering af direktivændringen vil påkræve godkendelse i IMO

Det skal understreges, at direktivændringen i sig selv ikke vil forpligte fremsendelsen af de nævnte certifikater, da internationale obligatoriske skibsmeldesystemer etableres af IMO i overensstemmelse med søsikkerhedskonventionens kapitel V/11. Dette regulativ forpligter flagstater, der har ratificeret SOLAS-konventionen, til at kræve, at deres skibe deltager i disse meldesystemer ved lov. IMO har i medfør af SOLAS konventionens kapitel V/11 vedtaget BELTREP med resolution MSC.332(90) og SOUNDREP med resolution MSC.314(88).

Direktivændringen vil påkræve, at Danmark sammen med øvrige relevante EU-lande i fællesskab anmoder IMO om at ændre alle relevante resolutioner, så de inkluderer indsamling af de nævnte certifikater. En ændring af disse resolutioner vil kræve, at Danmark og de øvrige EU-medlemsstater følger IMO's procedure for resolutionsændringer, og det er vigtigt at bemærke, at sådanne ændringer kan møde indvendinger fra andre IMO-medlemsstater. Det er Søfartsstyrelsen, der som koordinerende myndighed i IMO, koordinerer Danmarks bidrag til den fælles ansøgning.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet vil få forelagt den delegerede retsakt. Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om sagen på nuværende tidspunkt.

5. Nærhedsprincippet

Det vurderes, at nærhedsprincippet er opfyldt, idet den maritime sektor af natur er international og hovedsageligt reguleret af IMO. En forpligtigelse for udenlandske skibe under uskadelig passage i danske farvande om at indsende de nævnte konventionscertifikater til de danske obligatoriske skibsmeldesystemer kan kun pålægges af IMO.

Det vurderes, at Danmarks muligheder for at implementere de ønskede ændringer i BELTREP og SOUNDREP vil forbedres markant, når der på baggrund af en ændring i overvågningsdirektivet indgives en fælles anmodning med andre relevante EU-lande til IMO.

6. Gældende dansk ret

Det nuværende overvågningsdirektiv (2002/59/EF) er delvist indskrevet i dansk ret i Bekendtgørelse om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne (BEK nr. 1021 af 26/08/2010). Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs (LBK nr. 221 af 11/02/2022).

Skibsmeldesystemet BELTREP for Storebælt er indskrevet i dansk ret i Bekendtgørelse om skibsmeldesystemet BELTREP og sejlads under Østbroen og Vestbroen i Storebælt (BEK nr. 820 af 26/06/2013), og skibsmeldesystemet SOUNDREP for Øresund er indskrevet i dansk ret i Bekendtgørelse om skibsmeldesystemet SOUNDREP og om melding ved passage af Drogden gravede rende for skibe hvis højde overstiger 35 meter (BEK nr. 924 af 25/08/2011). Begge bekendtgørelser er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Implementeringen af direktivændringen vil nødvendiggøre en mindre ændring af bilag 1 i Bekendtgørelse om teknisk forskrift for et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne (BEK nr. 1021 af 26/08/2010). Derudover, hvis IMO godkender en fremtidig ansøgning om ændring af de underliggende resolutioner for de obligatoriske skibsmeldesystemer i EU, skal bekendtgørelserne for hhv. BELTREP og SOUNDREP ligeledes ændres.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser er tidligere blevet estimeret til 6,9 mio. kr. i 2025 og herefter 2,9 mio. kr. årligt for Søværnskommandoen.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre en mindre og ubetydelig belastning for de danske skibe og rederier i forbindelse med indsendelsen af certifikater. Forslaget vil ikke skævvride belastningen på danske rederier eller skibe, da det vil være bindende for alle skibe internationalt. Implementeringen af forslaget forventes at blive integreret i det kommende europæiske ship-shore interface, hvilket vil lette byrden for skibe ved at tillade genbrug af indsendte certifikater på tværs af EU-lande. Dette vil generelt reducere byrden sammenlignet med den nuværende praksis, hvor alle meldepunkter skal inkluderes, hver gang et skib sender informationer til skibsmeldesystemerne.

Administrative konsekvenser

De administrative konsekvenser er ligeledes tidligere blevet estimeret til, at der skal bruges syv årsværk af Søværnskommandoen. Der er i forslaget til direktivændring ingen europæiske krav til behandling af konventionscertifikaterne. En

eventuel proaktiv behandling af de modtagne certifikater i Søfartsstyrelsen vil være afhængig af finansiering og er estimeret til 1,7 mio. DKK årligt. Afledte nationale merudgifter som følge af EU-retsakter holdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillinger, jf. budgetvejledningens pkt. 2.4.1.

Forslaget forventes at forbedre farvandsovervågningen ved at stille øgede krav til indsamling af forsikringsdokumentation for skibe, der sejler i europæiske farvande.

8. Høring

Forslaget blev sendt i høring hos Søfartsstyrelsen og Søværnskommandoen den 28. februar 2025 med høringsfrist den 6. marts 2025 i forbindelse med, at EU-Kommissionen har sendt det vedtagne delegerede retsakt i tavshedshøring med frist for indsendelse af mulige indsigelser den 21. marts 2025.

Søfartsstyrelsen har svaret, at man støtter, at Danmark ikke vil modsætte sig denne ændring i overvågningsdirektivet 2002/59 EC bilag 1.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Ændringsforslaget har været behandlet i *High Level Steering Group (HLSG) for governance of the digital maritime system and services*, hvor det modtog bred opbakning fra EU/EEA-medlemsstater uden indsigelser. Et par bekymringer blev fremsat af enkelte medlemsstater og disse blev drøftet og afklaret.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen kan støtte forslaget, og at Rådet ikke gør indsigelse mod udstedelsen af det delegerede direktiv, og vil syv dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge dette til grund.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.