

## FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 17/2008

vedtaget af Rådet den 6. juni 2008

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/.../EF af ... om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 184 E/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der bør opretholdes et højt generelt sikkerhedsniveau inden for søtransporten i Europa og træffes enhver foranstaltning for at nedbringe antallet af ulykker eller hændelser til søs.
- (2) En hurtig gennemførelse af tekniske undersøgelser af ulykker til søs forbedrer sikkerheden til søs, da det bidrager til at forebygge sådanne ulykker med deraf følgende tab af menneskeliv, tab af skibe og forurening af havmiljøet.
- (3) Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af 21. april 2004 om øget sikkerhed til søs <sup>(4)</sup> Kommissionen til hurtigt at forelægge et forslag til direktiv om undersøgelser af skibsykker.
- (4) I artikel 2 i De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982 (i det følgende benævnt »UNCLOS«) bestemmes det, at kyststater har ret til at undersøge årsagen til enhver form for ulykke til søs, der opstår i deres territorialfarvande, og som kan indebære en risiko for liv eller miljø, involvere kyststatens eftersøgnings- og redningsmyndigheder eller på anden måde berøre kyststaten.
- (5) I artikel 94 i UNCLOS fastsættes det, at flagstater skal foranledige, at der af eller under ledelse af en eller flere behørigt kvalificerede personer foretages en undersøgelse af visse ulykker eller hændelser på det åbne hav.

(6) I regel 1/21 i den internationale konvention af 1. november 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (i det følgende benævnt »Solas 74«), den internationale konvention af 5. april 1966 om lastelinjer og den internationale konvention af 2. november 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe fastsættes det, at det påhviler flagstaterne at foretage undersøgelser af ulykker og indberette de relevante undersøgelsesresultater til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

(7) I koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter, som er vedlagt som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.973(24) af 1. december 2005, understreges det, at flagstaterne er forpligtede til at sikre, at maritime sikkerhedsundersøgelser foretages af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs. I denne kode fastsættes det endvidere, at flagstaterne skal være forberedte til at stille kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere til rådighed til dette formål, uanset hvor ulykken eller hændelsen finder sted.

(8) Der bør tages hensyn til koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der i november 1997 vedlagt som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.849 den 27. november 1997 (i det følgende benævnt »IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs«), og som indeholder bestemmelser om en fælles tilgang for sikkerhedsundersøgelser af ulykker og hændelser til søs og samarbejde mellem staterne om at fastslå, hvilke faktorer der har medvirket til ulykker og hændelser til søs. Der bør ligeledes tages hensyn til IMO-forsamlingens resolutioner A.861(20) af 27. november 1997 og resolution MSC.163(78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen af 17. maj 2004, hvori der gives en definition af »voyage data recorders« (udstyr til registrering af rejsedata).

(9) Medlemsstaterne bør i deres sikkerhedsundersøgelser af ulykker og hændelser til søs tage hensyn til »Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident« (retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibsykke), som er vedlagt som bilag til IMO-forsamlingen og Den Internationale Arbejderorganisationens Styrelsesråd den 1. december 2005 ved resolution A.987(24) samt eventuelle andre anbefalinger eller instrumenter vedrørende den menneskelige faktor, som er vedtaget af relevante internationale organisationer, for så vidt de kan finde anvendelse på tekniske sikkerhedsundersøgelser.

<sup>(1)</sup> EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 25. april 2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af den 6. juni 2008 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(4)</sup> EUT C 104 E af 30.4.2004, s. 730.

- (10) I Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer <sup>(1)</sup> bestemmes det, at medlemsstaterne inden for rammerne af deres respektive nationale retssystemer fastlægger retsregler, som giver dem selv og alle andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen mulighed for at deltage i eller samarbejde om eller, hvor IMO-koden for undersøgelse af ulykker til søs åbner mulighed herfor, at foretage enhver undersøgelse af ulykker eller uheld til søs, som involverer ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer.
- (11) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet <sup>(2)</sup> bestemmes det, at medlemsstaterne skal overholde bestemmelserne i IMO-koden for undersøgelse af ulykker eller hændelser til søs og sikre, at resultaterne af ulykkesundersøgelser offentliggøres hurtigst muligt efter dens færdiggørelse.
- (12) Det er overordentlig vigtigt for en effektiv konstatering af omstændigheder og årsager ved ulykker og hændelser, der involverer søgående fartøjer eller andre fartøjer i havn eller andre begrænsede havområder, at der foretages en upartisk sikkerhedsundersøgelse af de pågældende ulykker eller hændelser. En sådan undersøgelse bør derfor foretages af kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere under kontrol af en uafhængig instans eller enhed for at undgå interessekonflikter.
- (13) Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med deres lovgivning vedrørende beføjelserne for de myndigheder, der har ansvaret for den retlige undersøgelse, og i givet fald i samarbejde med disse myndigheder, sikre de ansvarlige for den tekniske undersøgelse de bedst mulige betingelser for at udføre deres arbejde.
- (14) Medlemsstaterne bør sikre, at deres retssystemer gør det muligt for dem selv og for andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen at deltage i, samarbejde om eller foretage undersøgelser af ulykker på grundlag af bestemmelserne i IMO-koden for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.
- (15) En medlemsstat kan efter fælles aftale overdrage opgaven med at lede en sikkerhedsundersøgelse af en ulykke eller hændelse til søs (i det følgende benævnt »sikkerhedsundersøgelse«) eller specifikke dele af en sådan undersøgelse til en anden medlemsstat.
- (16) Medlemsstaterne bør bestræbe sig mest muligt på ikke at beregne sig dækning af omkostninger ved bistand, der ydes efter anmodning inden for rammerne af sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, bør medlemsstaterne træffe aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.
- (17) I henhold til regel V/20 under Solas 74 skal passagerskibe og andre skibe med en bruttotonnage på 3 000 og derover, der er bygget fra og med den 1. juli 2002, være forsynet med udstyr til registrering af rejsedata (»voyage data recorder« (VDR) — sort boks) med henblik på at lette undersøgelser af ulykker. Da sådant udstyr har stor betydning for udformningen af en politik for forebyggelse af skibsuplykker, bør det systematisk være påkrævet på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet.
- (18) De oplysninger, der stilles til rådighed via et system til registrering af rejsedata eller andre elektroniske anordninger, kan dels benyttes efter en ulykke eller hændelse til søs med henblik på at undersøge årsagerne, dels bruges forebyggende i kraft af oplysninger om de omstændigheder, der kan føre til sådanne situationer. Medlemsstaterne bør sikre, at sådanne oplysninger, når de er til rådighed, anvendes hensigtsmæssigt til begge formål.
- (19) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 <sup>(3)</sup> pålægges det Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (i det følgende benævnt »agenturet«) at samarbejde med medlemsstaterne for at udvikle tekniske løsninger og yde teknisk støtte i forbindelse med gennemførelsen af fællesskabsretten. Hvad angår undersøgelse af ulykker, har agenturet specifikt til opgave at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forbindelse med udviklingen af en fælles metode for undersøgelse af ulykker til søs, under behørig hensyntagen til de forskellige retssystemer i medlemsstaterne og i overensstemmelse med vedtagne internationale principper.
- (20) I henhold til forordning (EF) nr. 1406/2002 skal agenturet lette samarbejdet i forbindelse med støtten til medlemsstaterne i deres opklaring og analysen af eksisterende rapporter om ulykker til søs.
- (21) Medlemsstaterne bør tage behørigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der udarbejdes på baggrund af en sikkerhedsundersøgelse.
- (22) Da formålet med en teknisk sikkerhedsundersøgelse er at forebygge ulykker og hændelser til søs, bør resultaterne eller sikkerhedsanbefalingerne under ingen omstændigheder placere skyld eller ansvar.
- (23) Målet for dette direktiv, nemlig at forbedre sikkerheden til søs i Fællesskabet og dermed mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

<sup>(1)</sup> EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

<sup>(2)</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

<sup>(3)</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1891/2006 (EUT L 394 af 30.12.2006, s. 1).

- (24) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af nærværende direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(1)</sup>.
- (25) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre dette direktiv med henblik på at anvende efterfølgende ændringer på internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner knyttet hertil samt til at vedtage eller ændre den fælles tilgang vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (26) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning <sup>(2)</sup> tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### Artikel 1

#### Formål

1. Formålet med dette direktiv er at forbedre sikkerheden til søs og forebyggelsen af forurening fra skibe og mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs ved at:
- a) fremme en hurtig gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser og en grundig analyse af ulykker og hændelser til søs for at fastslå årsagerne til dem og
  - b) sikre en rettidig og nøjagtig indberetning af sikkerhedsundersøgelser og af forslag til afhjælpende foranstaltninger.
2. Undersøgelser i henhold til dette direktiv omfatter ikke placeringen af ansvar eller skyld. Medlemsstaterne skal dog sikre, at undersøgelsesinstansen eller -enheden (i det følgende benævnt »undersøgelsesinstans«) ikke undlader at foretage en tilbuds-gående rapportering af årsagerne til ulykken eller hændelsen, fordi der kan udledes skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

<sup>(2)</sup> EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

### Artikel 2

#### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som:
- a) involverer skibe, der sejler under en medlemsstats flag
  - b) finder sted i medlemsstaternes ydre og indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, eller
  - c) har betydning for andre af medlemsstaternes væsentlige interesser.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som kun involverer:
- a) krigsskibe eller troppe transportskibe eller andre skibe, der tilhører eller anvendes af en medlemsstat udelukkende til statslige, ikke-erhvervs-mæssige formål
  - b) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervs-mæssigt, medmindre de er eller bliver bemanded og befordrer mere end tolv passagerer i erhvervs-mæssigt øjemed
  - c) flod- og kanalfartøjer, som sejler ad indre vandveje
  - d) fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter
  - e) faste offshore-boreenheder.

### Artikel 3

#### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »IMO-kode vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs«: koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der blev vedtaget af IMO-forsamlingen ved resolution A.849(20) af 27. november 1997 i dens ajourførte udgave.
- 2) Følgende udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs:
  - a) »ulykke til søs«
  - b) »meget alvorlig ulykke«
  - c) »hændelse til søs«
  - d) »sikkerhedsundersøgelse af ulykke eller hændelse til søs«
  - e) »stat med hovedansvaret for undersøgelsen«
  - f) »stat med en væsentlig interesse i sagen«.
- 3) Udtrykkene »ro-ro-færge« og »højhastighedspassagerfartøj« skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i artikel 2 i direktiv 1999/35/EF.

- 4) »Udstyr til registrering af rejsedata« (Voyage data recorder (i det følgende benævnt »VDR«) — sort boks) skal forstås i overensstemmelse med definitionen i IMO-forsamlingens resolution A.861 (20) og resolution MSC.163 (78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen.
- 5) Ved »sikkerhedsanbefaling« forstås et forslag, der er fremsat af:
- undersøgelsesinstansen 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
  - Kommissionen, der handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse.

#### Artikel 4

### Sikkerhedsundersøgelsernes status

1. Medlemsstaterne definerer i overensstemmelse med deres retssystemer sikkerhedsundersøgelsens retlige status således, at sådanne undersøgelser kan foretages så effektivt og hurtigt som muligt.

Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med deres lovgivning og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retlige undersøgelse, at sikkerhedsundersøgelser:

- holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld og
- ikke i urimelig grad hindres, suspenderes eller forsinkes på grund af sådanne undersøgelser.

2. De regler, som medlemsstaterne skal fastsætte, skal bl.a., i overensstemmelse med det permanente samarbejde, der er omhandlet i artikel 10, indeholde bestemmelser, som giver mulighed for:

- samarbejde og gensidig bistand i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser, som ledes af andre medlemsstater, eller overdragelse til en anden medlemsstat af opgaven med at lede en sådan undersøgelse i henhold til artikel 7, og
- koordination af de aktiviteter, deres respektive undersøgelsesinstanser udfører, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål.

#### Artikel 5

### Undersøgelserforpligtelse

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesinstans gennemfører en sikkerhedsundersøgelse efter meget alvorlige ulykker til søs,

- som involverer et skib, der sejler under dens flag, uanset hvor ulykken har fundet sted
- 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

- som har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser, uanset hvor ulykken har fundet sted, eller hvilket flag det eller de involverede skibe sejler under.

2. Derudover træffer undersøgelsesinstansen afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse af eventuelle andre ulykker eller hændelser til søs.

Ved afgørelsen heraf tager undersøgelsesinstansen hensyn til, hvor alvorlig ulykken eller hændelsen er, hvilken type fartøj og/eller last der er involveret, og om sikkerhedsundersøgelsen kan føre til, at ulykker og hændelser kan forebygges i fremtiden.

3. Omfanget af og de praktiske foranstaltninger i forbindelse med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser fastlægges af undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, i samarbejde med de tilsvarende instanser 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.

4. Sikkerhedsundersøgelserne skal følge den fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der udarbejdes i henhold til artikel 2, litra e), i forordning (EF) nr. 1406/2002. Kommissionen vedtager eller ændrer denne metodologi i forbindelse med dette direktiv.

Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 18, stk. 3.

Kommissionen og medlemsstaterne udvikler retningslinjer for processer og bedste praksis i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser, der skal anvendes ved gennemførelsen af den fælles metodologi. Disse retningslinjer ajourføres periodisk for at tage hensyn til erfaringerne fra gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser.

5. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes hurtigst muligt, efter at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

#### Artikel 6

### Underretningsforpligtelse

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

#### Artikel 7

### Hovedansvar for og deltagelse i sikkerhedsundersøgelser

1. Medlemsstaterne skal undgå at gennemføre sideløbende sikkerhedsundersøgelser af samme ulykke eller hændelse til søs. De afholder sig fra at træffe foranstaltninger, der uretmæssigt vil kunne hindre, udsætte eller forsinke gennemførelsen af en sikkerhedsundersøgelse i henhold til dette direktiv.

Ved sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater, samarbejder de pågældende medlemsstater om hurtigt at nå til enighed om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen. De bestræber sig mest muligt på at blive enige om, hvordan undersøgelsen skal foretages. Inden for rammerne heraf har andre stater med en væsentlig interesse i sagen samme rettigheder og adgang til vidner og dokumentation som den medlemsstat, der foretager sikkerhedsundersøgelsen. De har også ret til at få deres synspunkt taget med i betragtning af den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen.

2. Uanset stk. 1 er hver medlemsstat ansvarlig for sikkerhedsundersøgelsen og samordningen med andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der foreligger en fælles aftale om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

3. En medlemsstat kan i konkrete tilfælde, uden at dette berører dens forpligtelser i henhold til dette direktiv og til folkeretten, efter fælles aftale overdrage en anden medlemsstat hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse eller specifikke opgaver i forbindelse med en sådan undersøgelse.

4. Er en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj involveret i en ulykke eller hændelse til søs, indledes undersøgelsesproceduren af den medlemsstat, i hvis territorialfarvand eller indre farvand, som defineret i UNCLOS, ulykken eller hændelsen finder sted, eller, hvis ulykken eller hændelsen finder sted i andre farvande, af den medlemsstat i hvis territorialfarvand ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet sidst har befundet sig. Den pågældende medlemsstat vil fortsat have ansvaret for sikkerhedsundersøgelsen og for koordinationen mellem andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

#### Artikel 8

##### Undersøgelsesinstanser

1. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsundersøgelser gennemføres under ansvar af en permanent, upartisk undersøgelsesinstans og af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs.

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

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

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

3. De opgaver, der er pålagt undersøgelsesinstansen, 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 instansens 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 undersøgelsesinstans eller i enhver anden undersøgelsesinstans, som de har overdraget sikkerhedsundersøgelsesopgaverne til, i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retlige undersøgelse, har ret til:

a) uhindret adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, samt til ethvert skib, vrage eller enhver struktur, herunder last, udstyr eller vragester

b) at foretage en øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vrage, vragester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse

c) at iværksætte undersøgelser eller analyser af de under litra b) omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller analyser

d) uhindret adgang til, samt ret til at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data, herunder data fra VDR-udstyr, i forbindelse med et skib, en rejse, en last, en besætning eller andre personer, genstande, betingelser eller omstændigheder

e) uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagninger af prøver fra ofrenes lig

f) at 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) at afhøre vidner uden tilstedeværelse af personer, hvis interesser vil kunne anses for at vanskeliggøre sikkerhedsundersøgelsen

h) at indhente synsrapporter og relevante oplysninger fra flagstaten, rederne, klassifikationselskaber eller andre relevante parter, når sådanne parter eller deres repræsentanter er etableret i medlemsstaten

i) at 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. Undersøgelsesinstansen 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. Undersøgelsesinstansen 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.

#### Artikel 9

#### Fortrolighed

Medlemsstaterne sikrer inden for rammerne af deres retssystemer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, medmindre den kompetente myndighed i den pågældende stat bestemmer, at de interesser, der er forbundet med deres videregivelse vejer tungere end de negative nationale og internationale følger, som et sådant skridt kan have for den pågældende undersøgelse eller eventuelle fremtidige sikkerhedsundersøgelser:

- a) alle vidneforklaringer eller andre erklæringer, redegørelser og noter, som undersøgelsesinstansen har optaget eller modtaget under sikkerhedsundersøgelsen
- b) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen
- c) medicinske eller private oplysninger om personer, der har været involveret i ulykken eller hændelsen.

#### Artikel 10

#### Permanent samarbejde

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

2. Forretningsordenen for det permanente samarbejde og den organisatoriske tilrettelæggelse heraf fastsættes efter forskriftsproceduren i artikel 18, stk. 2.

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

- a) sætte undersøgelsesinstanser i stand til at dele anlæg, faciliteter og udstyr til den tekniske undersøgelse af vragele og skibsudstyr og andre genstande, der er relevante for sikkerhedsundersøgelsen, herunder udtræk og evaluering af oplysninger fra VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger
- b) yde hinanden den nødvendige tekniske bistand eller ekspertise til specifikke opgaver
- c) indhente og udveksle oplysninger, der er relevante for analysen af ulykkesdata og for udarbejdelsen af hensigtsmæssige sikkerhedsanbefalinger på fællesskabsplan

d) udarbejde fælles principper for opfølgningen af sikkerhedsanbefalinger og for tilpasningen af undersøgelsesmetoder til den tekniske og videnskabelige udvikling

e) udarbejde regler for fortløbig udveksling under overholdelse af nationale regler af vidneforklaringer og databehandling samt andre oplysninger som omhandlet i artikel 9, også i forhold til tredjelande

f) tilrettelægge relevante uddannelsesaktiviteter for enkelte undersøgelsesmedarbejdere, hvor dette er hensigtsmæssigt

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

h) tilvejebringe relevante oplysninger til de undersøgelsesinstanser, der foretager sikkerhedsundersøgelsen.

#### Artikel 11

#### Omkostninger

1. Hvis en sikkerhedsundersøgelse involverer to eller flere medlemsstater, ydes der ikke vederlag for arbejdet.

2. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, træffer medlemsstaterne aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.

#### Artikel 12

#### Samarbejde med tredjelande med en væsentlig interesse i sagen

1. Medlemsstaterne samarbejder i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser i videst muligt omfang med tredjelande, der har en væsentlig interesse i sagen.

2. Tredjelande med en væsentlig interesse i sagen gives efter fælles aftale tilladelse til at deltage i en sikkerhedsundersøgelse, som ledes af en medlemsstat i henhold til dette direktiv, på et hvilket som helst trin i undersøgelsen.

3. En medlemsstats samarbejde om en sikkerhedsundersøgelse, der gennemføres af et tredjeland med en væsentlig interesse i sagen, berører ikke kravene om gennemførelse og indberetning af sikkerhedsundersøgelser i henhold til dette direktiv. Hvis et tredjeland, der har en væsentlig interesse i sagen, har hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse, der involverer en eller flere medlemsstater, kan medlemsstaterne beslutte ikke at foretage en sideløbende sikkerhedsundersøgelse, forudsat at den sikkerhedsundersøgelse, som tredjelandet er hovedansvarlig for, foretages i overensstemmelse med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.

*Artikel 13***Sikring af bevismateriale**

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at parter, der er berørt af ulykker og hændelser inden for rammerne af dette direktiv, gør deres yderste for at:

- a) gemme alle oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, herunder oplysninger fra VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger, for perioden før, under og efter en ulykke
- b) sikre, at sådanne oplysninger ikke overskrives eller på anden måde ændres
- c) forhindre forstyrrelse fra andet udstyr, som med rimelighed kan anses for at være relevant for sikkerhedsundersøgelsen af ulykken
- d) indsamle og sikre alt bevismateriale hurtigst muligt i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser.

*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 undersøgelsesinstans, og i overensstemmelse med de relevante afsnit i bilag I.

En undersøgelsesinstans kan beslutte, at en sikkerhedsundersøgelse, der ikke omhandler en meget alvorlig ulykke til søs, og hvis resultat ikke indebærer muligheden for at forebygge ulykker og hændelser i fremtiden, afsluttes med, at der offentliggøres en forenklet rapport.

2. Undersøgelsesinstanserne offentliggør så vidt muligt den i stk. 1 omhandlede rapport inden 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 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.

3. Undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, fremsender en kopi af den endelige, forenkledede eller midlertidige rapport til Kommissionen. Den tager hensyn til Kommissionens eventuelle bemærkninger til den endelige rapport for at forbedre den sproglige kvalitet på den måde, der er bedst egnet med henblik på at opfylde dette direktivs mål.

*Artikel 15***Sikkerhedsanbefalinger**

1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne tager behørigt hensyn til undersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger, og,

hvor det er relevant, at de får en passende opfølgning i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten.

2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse.

3. En sikkerhedsanbefaling må under ingen omstændigheder vedrøre placeringen af skyld eller ansvar i forbindelse med en ulykke.

*Artikel 16***Tidligt varslingsystem**

Såfremt undersøgelsesinstansen i en medlemsstat på et hvilket som helst trin i sikkerhedsundersøgelsen finder, at der skal træffes hasteforanstaltninger på fællesskabsplan for at forebygge risikoen for nye ulykker, underretter den straks Kommissionen om behovet for en tidlig varsling, jf. dog undersøgelsesinstansens ret til at foretage tidlig varsling.

Om nødvendigt udsender Kommissionen en varslingsmeddelelse til de ansvarlige myndigheder i alle de øvrige medlemsstater, søtransportsektoren og andre relevante parter.

*Artikel 17***Europæisk database for ulykker til søs**

1. Data om ulykker og hændelser til søs opbevares og analyseres ved hjælp af en europæisk elektronisk database, der oprettes af Kommissionen, og benævnes Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)).

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke myndigheder, der er berettigede til at opnå adgang til databasen.

3. Undersøgelsesinstanserne i medlemsstaterne anmelder ulykker og hændelser til søs til Kommissionen i henhold til modellen i bilag II. De forsyner også Kommissionen med data fra sikkerhedsundersøgelser i overensstemmelse med ordningen for EMCIP-databasen.

4. Kommissionen og medlemsstaterne udvikler databasen og en metode for anmeldelse af data inden for passende tidsfrister.

*Artikel 18***Udvalg**

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 af 5. november 2002 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 93/2007 (EUT L 22 af 31.1.2007, s. 12).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

#### Artikel 19

#### Ændringsbeføjelser

Kommissionen kan ajourføre definitionerne i dette direktiv og henvisningerne til EF-retsakter og IMO-instrumenter for at bringe dem i overensstemmelse med EF- eller IMO-foranstaltninger, der er trådt i kraft, forudsat at direktivets bestemmelser overholdes.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 18, stk. 3.

Kommissionen kan også ændre bilagene efter samme procedure.

Ændringer i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i medfør af artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

#### Artikel 20

#### Yderligere foranstaltninger

Direktivet er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan træffe yderligere foranstaltninger om søfartssikkerhed, som ikke er omfattet af dette direktiv, forudsat at sådanne foranstaltninger ikke er i strid med dette direktiv eller på nogen måde påvirker opfyldelsen af dets mål i negativ retning.

#### Artikel 21

#### Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

#### Artikel 22

#### Ændringer af eksisterende retsakter

1. Artikel 12 i direktiv 1999/35/EF udgår.
2. Artikel 11 i direktiv 2002/59/EF udgår.

#### Artikel 23

#### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... (\*).

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 retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### Artikel 24

#### Ikrafttræden

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

#### Artikel 25

#### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

...

...

Formand

Formand

(\*) 24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.



## BILAG I

## UNDERSØGELSESRAPPORTENS INDHOLD

## Indledning

Her oplyses det, hvad der er sikkerhedsundersøgelsens eneste formål, at en sikkerhedsanbefaling i intet tilfælde kan skabe en formodning om ansvar eller skyld, og at rapporten med hensyn til indhold og stil ikke er udarbejdet med henblik på at blive brugt i retssager.

(Rapporten bør ikke indeholde henvisninger til vidneforklaringer eller kæde personer, som der henvises til i rapporten, sammen med en person, som har afgivet vidneforklaring under sikkerhedsundersøgelsen).

## 1. Resumé

Her resumeres de grundlæggende oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs: hvad der er sket, hvornår, hvor og hvordan; det oplyses endvidere, om ulykken eller hændelsen har forårsaget dødsfald, tilskadekomne, skader på skibet og dets last, skader hos tredjeparter eller miljøskader.

## 2. Faktuelle oplysninger

Denne del skal indeholde en række specifikke afsnit, hvorunder der fremlægges tilstrækkelige oplysninger, som undersøgelsesinstansen anser for at være faktuelle, til at begrunde analysen og lette forståelsen.

Disse afsnit skal navnlig indeholde følgende oplysninger:

## 2.1. Skibsdata

Flagstat/registreringssted

Identifikation

Væsentligste kendetegn

Rederi og operatør

Konstruktionsdata

Minimumsbemanning

Autoriseret last

## 2.2. Sejladsdata

Anløbshavne

Sejladstype

Oplysninger om lasten

Bemanning

## 2.3. Oplysninger om ulykken eller hændelsen

Ulykkens eller hændelsens type

Dato og tidspunkt

Position og sted for ulykken eller hændelsen

Ydre og indre omstændigheder

Skibsdrift og rejseafsnit

Plads om bord

Oplysninger om menneskelige faktorer

Konsekvenser (for mennesker, skib, last, miljø, andet)

## 2.4. Assistance fra myndighederne på land og alarmberedskab

Hvem var involveret

Anvendte midler

Reaktionstid

Trufne foranstaltninger

Resultater

### 3. Redegørelse

I denne del gøres der udførligt rede for ulykken eller hændelsen til søs gennem en kronologisk beskrivelse af hændelsesforløbet op til, under og efter ulykken eller hændelsen med angivelse af de enkelte medvirkende faktorer (dvs. personer, materiel, miljø, udstyr eller eksterne forhold). Den periode, som redegørelsen skal dække, afhænger af tidsaspekterne i forbindelse med de specifikke hændelige begivenheder, der har været direkte medvirkende til ulykken eller hændelsen. Denne del omfatter også eventuelle relevante enkeltheder i den foretagne undersøgelse, herunder resultaterne af sikkerhedsundersøgelser eller afprøvninger.

### 4. Analyse

Denne del omfatter en række specifikke afsnit, hvorunder de enkelte hændelser af betydning analyseres, med bemærkninger i relation til resultaterne af eventuelle relevante undersøgelser eller afprøvninger, der er gennemført under sikkerhedsundersøgelsen, og til eventuelle sikkerhedstiltag, som man allerede har gennemført for at forebygge ulykker til søs.

Disse afsnit bør omfatte spørgsmål som f.eks.:

- de hændelige begivenheders kontekst og omstændigheder
- menneskelige fejl og undladelser, hændelsesforløb, hvori der er indgået farlige materialer, miljøvirkninger, fejl eller svigt i udstyr og eksterne faktorer
- medvirkende faktorer, der har relation til personers funktioner, operationer om bord, forvaltning i land eller forskrifter.

På baggrund af analysen og bemærkningerne skal der i rapporten drages en række logiske konklusioner med fastlæggelse af alle medvirkende faktorer, herunder risikofaktorer, for hvilke det skønnes, at de eksisterende foranstaltninger med henblik på at forebygge en hændelig begivenhed og/eller mindske konsekvenserne heraf er u hensigtsmæssige eller utilstrækkelige.

### 5. Konklusioner

I denne del opsummeres de konstaterede medvirkende faktorer og de manglende eller utilstrækkelige beskyttelsesmidler (materielle, funktionelle, symbolske eller proceduremæssige), i forbindelse med hvilke der bør udvikles sikkerhedstiltag med henblik på at forebygge ulykker til søs.

### 6. Sikkerhedsanbefalinger

Denne del skal i de tilfælde, hvor det er relevant, indeholde sikkerhedsanbefalinger, der er udarbejdet på baggrund af analysen og konklusionerne vedrørende specifikke områder som f.eks. lovgivning, udformning, procedurer, inspektion, forvaltning, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, uddannelse, reparation, vedligeholdelse, assistance fra land og alarmberedskab.

Sikkerhedsanbefalingerne er stilet til dem, der bedst kan gennemføre dem, f.eks. skibsredere, operatører, anerkendte organisationer, søfartsmyndigheder, skibstrafiktjenester, redningstjenester, internationale søfartsorganisationer og europæiske institutioner, med henblik på at forebygge ulykker til søs.

Denne del omfatter også eventuelle midlertidige sikkerhedsanbefalinger, som måtte være blevet udarbejdet, eller sikkerhedsforanstaltninger, der måtte være blevet truffet under sikkerhedsundersøgelsen.

### 7. Tillæg

Rapporten kan eventuelt suppleres med de oplysninger, der er anført på følgende ikke-udtømmende liste, i papirform eller elektronisk format:

- Fotografier, videoer, lydoptagelser, kort, tegninger
  - Gældende standarder
  - Anvendte tekniske termer og forkortelser
  - Særlige sikkerhedsundersøgelser
  - Andre oplysninger
-

## BILAG II

## ANMELDESESDATA FOR ULYKKER ELLER HÆNDELSER TIL SØS

(Del af Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs)

Bemærk: De understregede tal angiver, at der skal anføres data for hvert enkelt skib, hvis der er mere end et skib involveret i en ulykke eller hændelse til søs.

01. Ansvarlig medlemsstat/kontaktperson
  02. Medlemsstatens undersøgelsesinstans
  03. Medlemsstatens rolle
  04. Berørt kyststat
  05. Antal stater med en væsentlig interesse i sagen
  06. Stater med en væsentlig interesse i sagen
  07. Anmeldende instans
  08. Anmeldelsestidspunkt
  09. Anmeldelsesdato
  10. Skibets navn
  11. IMO-nummer/kendingsbogstaver
  12. Skibets flag
  13. Ulykkens eller hændelsens type
  14. Skibstype
  15. Dato for ulykken eller hændelsen
  16. Tidspunkt for ulykken eller hændelsen
  17. Position — breddegrad
  18. Position — længdegrad
  19. Stedet for ulykken eller hændelsen
  20. Afgangshavn
  21. Bestemmelseshavn
  22. Trafiksepareringssystem
  23. Rejseafsnit
  24. Skibsdrift
  25. Plads om bord
  26. Omkomne:
    - Besætning
    - Passagerer
    - Andre
  27. Alvorligt tilskadekomne:
    - Besætning
    - Passagerer
    - Andre
  28. Forurening
  29. Skader på skib
  30. Skader på last
  31. Andre skader
  32. Kort beskrivelse af ulykken eller hændelsen
-

## RÅDETS BEGRUNDELSE

### I. INDLEDNING

Inden for rammerne af den fælles beslutningsprocedure (artikel 251 i TEF) nåede Rådet den 7. juni 2007 til politisk enighed om udkastet til direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF <sup>(1)</sup>. Efter jurist-lingvisternes gennemgang vedtog Rådet sin fælles holdning den 6. juni 2008.

Rådet har ved fastlæggelsen af sin holdning taget hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse af 25. april 2007 <sup>(2)</sup> samt til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs <sup>(3)</sup> og Regionsudvalgets <sup>(4)</sup> udtalelser. Det har desuden taget hensyn til den konsekvensanalyse, som Kommissionen foretog under behandlingen af direktivforslaget.

Formålet med forslaget er at forbedre sikkerheden ved at udarbejde klare regler på EF-plan for de uafhængige tekniske undersøgelser, der skal gennemføres efter ulykker og hændelser til søs. Formålet med disse tekniske undersøgelser er ikke at placere det civil- eller strafferetlige ansvar, men at fastlægge omstændighederne ved og efterforske årsagerne til ulykker og hændelser til søs for at drage flest mulige erfaringer heraf. Forslaget er udarbejdet i overensstemmelse med reglerne i international søret og definitionerne og anbefalingerne i IMO-koden for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.

### II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet tilslutter sig formålet med og de fleste af hovedelementerne i Kommissionens forslag, som udgør en passende mekanisme til sikring af en relevant udnyttelse af erfaringer fra ulykker og hændelser til søs for at undgå andre ulykker. Den tilgang, som Rådet har fulgt, har dog krævet visse ændringer af teksten, især for at sikre undersøgelsesinstansens uafhængighed og skønsbeføjelser.

Følgende spørgsmål blev under behandlingen af direktivforslaget i Rådets organer anset for at være af største betydning og er afspejlet i Rådets fælles holdning:

Rådet er af den opfattelse, at medlemsstaterne og især deres respektive undersøgelsesinstanser i overensstemmelse med retsaktens art bør bevare en vis fleksibilitet og skønsbeføjelse i forbindelse med gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser. I modsætning til det oprindelige forslag, som indeholder bestemmelser om obligatoriske sikkerhedsundersøgelser af meget alvorlige og alvorlige ulykker og hændelser til søs, begrænser den af Rådet vedtagne tekst pligten til sikkerhedsundersøgelser til meget alvorlige ulykker og hændelser til søs og kræver, at undersøgelsesinstansen i alle andre tilfælde af ulykker og hændelser til søs træffer afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse, især under hensyn til, hvor alvorlig ulykken eller hændelsen er, og de erfaringer, der eventuelt kan drages. Desuden er der efter Rådets opfattelse ingen grund til at udtrykkeligt at omtale nødsignaler som en særlig kategori af hændelser, der kræver sikkerhedsundersøgelser.

Desuden og som følge af eksemplet i jernbanesektoren <sup>(5)</sup> skønner Rådet det hensigtsmæssigt at understrege, at undersøgelsesinstansen i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagning skal være uafhængig af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med denne opgave, for at kunne foretage upartiske sikkerhedsundersøgelser. Hensigten er, at hver medlemsstat i overensstemmelse med sin egen administrative organisation opretter undersøgelsesinstansen som en offentlig struktur med størst mulig autonomi med hensyn til den interne funktion. Denne struktur kan kædes sammen med en større

<sup>(1)</sup> Kommissionen forelagde sit forslag den 13. februar 2006.

<sup>(2)</sup> dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(3)</sup> CESE 1177/2006 af 13.9.2006 (EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195-201).

<sup>(4)</sup> CdR 43/2006 af 15.6.2006 (EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38).

<sup>(5)</sup> Artikel 21 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004).

enhed som f.eks. et ministerium eller en forvaltning, men vil skulle reguleres ved bestemmelser, der garanterer dens uafhængighed, især af andre forvaltningsmyndigheder, som vil kunne være interesseret i ulykker til søs. Af proportionalitetshensyn fastlægger medlemsstater, som hverken har skibe eller fartøjer, der sejler under deres flag, et uafhængigt kontaktpunkt for samarbejde om sikkerundersøgelser, som denne medlemsstat har en betydelig interesse i.

I overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i fællesskabslovgivningen om sikkerhedsundersøgelser i lufttransport- og jernbanesektoren er Rådet enig med Europa-Parlamentet om, at der skal sondres mellem sikkerhedsundersøgelser og kriminalefterforskning eller andre procedurer, der tager sigt på placering af ansvar eller skyld. Teksten til den fælles holdning fastsætter, at undersøgelser i henhold til dette direktiv ikke har andet formål end at fastslå årsagerne til ulykker. Samtidig og i overensstemmelse med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs fastsætter den fælles holdning, at undersøgelsesinstansen ikke bør undlade at foretage en tilbundsgående rapportering herom, fordi der kan udledes skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne. Hvis der ikke er en klar sondring mellem sikkerhedsundersøgelser og kriminalefterforskning og andre administrative undersøgelser i den nationale lovgivning, skal medlemsstaterne ved at definere sikkerhedsundersøgelsers retlige status sikre, at disse kan foretages så effektivt og hurtigt som muligt og ikke i urimelig grad hindres eller suspenderes af andre undersøgelser.

Hvad angår direktivets anvendelsesområde medtager Rådet i sin fælles holdning små fiskerfartøjer med en længde på over 15 meter og ikke kun fartøjer på over 24 meter som i det oprindelige forslag. Hensigten hermed er at sikre overensstemmelse med Rådets fælles holdning til udkastet til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Ifølge dette direktivudkast har sådanne fartøjer pligt til at være udstyret med AIS (Automatic Identification System) for at forbedre mulighederne for at overvåge disse skibe og at øge deres sikkerhed i tæt trafik. De bør derfor også være omfattet af direktivet om undersøgelse af ulykker.

I forbindelse med metodologien for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs skønner Rådet det hensigtsmæssigt at indføre mere fleksibilitet og samtidig fastlægge grundlaget for vedvarende udveksling af erfaringer. Sammenlignet med det oprindelige forslag har medlemsstaterne mere spillerum med hensyn til gennemførelsen af principperne i den fælles metodologi, der udvikles med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol. Samtidig vil Kommissionen og medlemsstaterne på grundlag af erfaringerne med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser udvikle retningslinjer for de processer og den bedste praksis, der skal anvendes ved gennemførelsen af den fælles metodologi.

### III. ÆNDRINGER

Rådet har i forbindelse med vedtagelsen af sin fælles holdning taget hensyn til de synspunkter, som Europa-Parlamentet gav udtryk for under førstebehandlingen af forslaget. Følgende elementer i EP's udtalelse er afspejlet i den fælles holdning, nogle af dem delvis eller i princippet: ændring 3, 9, 10, 11, 22 og 23.

En række andre ændringer var imidlertid ikke acceptable for Rådet. Med hensyn til ændring 2 og 19 mener Rådet, at den fælles metodologi ikke bør vedrøre resultaterne af sikkerhedsundersøgelser, men snarere være koncentreret om proceduremæssige aspekter. Ændring 5 og 8 er efter Rådets opfattelse ikke forenelige med dets tilgang til princippet om sondring mellem kriminalefterforskning og tekniske undersøgelser. Ændring 7 og 20 kunne ikke accepteres, fordi Rådet mener, at det ikke er hensigtsmæssigt at specificere Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds (EMSAs) beføjelser i dette direktiv. Ændring 12 og 13 ville begrænse undersøgelsesinstansens arbejdsmetoder eller anses for at være for præskriptive. Ændring 14 og 26 kunne ikke accepteres, fordi Rådet tillægger princippet om undersøgelsesinstansens upartiskhed stor betydning og er af den opfattelse, at det er op til hver enkelt medlemsstat at oprette dette organ i overensstemmelse med sin egen administrative struktur. Ændring 16 er ikke forenelig med behovet for at respektere den nationale lovgivning.

En række andre ændringer (4, 6, 15, 17, 18 og 24) blev forkastet, enten fordi de ikke var helt klare, eller fordi de ikke er i overensstemmelse med Rådets ønske om en koncis tekst.

**IV. KONKLUSION**

Rådet mener, at teksten til den fælles holdning er hensigtsmæssig og afbalanceret. Det tilslutter sig Europa-Parlamentets mål om at indføre en ramme, der sikrer hurtige sikkerhedsundersøgelser af ulykker og hændelser til søs. Den fælles holdning omfatter nogle af de af EP's ændringer, der blev vedtaget under førstebehandlingen.

Rådet bekræfter sit tilsagn om at indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet om denne tekst for at nå til enighed så hurtigt som muligt.

---