



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.11.2005
KOM(2005) 590 slutlig

2005/0240 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om
ändring av direktiven 1999/35/EG och 2002/59/EG**

(Framlagt av kommissionen)

{SEK(2005) 1515}

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Det allmänna syftet med kommissionens förslag är att förbättra sjösäkerheten med hjälp av klara gemenskapsriktlinjer för säkerhetsutredningar och erfarenhetsutbyte efter alla allvarliga incidenter till sjöss.

Lärdomarna från tidigare olyckor och utredningskommissionernas insikter i de viktigaste orsakerna har avsevärt förbättrat sjösäkerheten.

Europeiska unionens samarbete på sjösäkerhetsområdet har dock uppenbara brister. Det saknas fortfarande lagstiftning som sörjer för lämpliga säkerhetsutredningar och erfarenhetsutbyte efter olyckor så att nya katastrofer undviks.

I sin vitbok av 2001 "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" påpekar kommissionen att det finns ett ökat behov av oberoende tekniska utredningar, som bygger på en analys av olyckornas eller tillbudens omständigheter och orsaker och som syftar till att förebygga risker och förbättra lagstiftningen.

Detta behov har också fastställts av Europaparlamentet mot bakgrund av det arbete som den tillfälliga kommittén för ökad sjösäkerhet utförde med anledning av oljetankern Prestiges förlisning 2002 (Mare-kommittén). Parlamentet har kommit fram till "att det mot bakgrund av andra olyckor och incidenter till sjöss är nödvändigt att utarbeta klara riktlinjer inom EU för oberoende undersökningar av olyckor och incidenter". Parlamentet anser vidare "att man bör inrätta ett oberoende undersökningsorgan i medlemsstaterna eller om möjligt på EU-nivå".

- **Allmän bakgrund**

Efterdyningarna efter olyckorna med oljetankfartygen Erika och Prestige har tydligt visat den internationella lagstiftningens brister och de svårigheter som EU-medlemsstaterna måste övervinna för att kunna genomföra säkerhetsutredningar av allvarliga sjöolyckor på ett tillfredsställande sätt och inom rimlig tid.

Dessa brister och svårigheter står i bjärt kontrast till läget inom flygtransportsektorn, där Europeiska gemenskapen sedan 1994 har haft regler som säkerställer ett korrekt och systematiskt genomförande av säkerhetsutredningar av olyckor och tillbud och på så sätt bidrar till att förbättra säkerheten inom civilflyget.

Trots att flaggstaterna enligt internationell sjörätt är skyldiga att genomföra säkerhetsutredningar och att samarbeta med andra berörda stater efter varje allvarlig incident till sjöss, finns det för närvarande inom sjöfartssektorn inga bindande internationella bestämmelser som ser till att flaggstaterna verkligen uppfyller denna skyldighet.

Efter flera års överläggningar och med begränsad erfarenhet antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) den 27 november 1997 en resolution om en kod för utredning av sjöolyckor. Tillämpningen av rekommendationerna i IMO-koden för

utredning av sjöolyckor bygger emellertid på de drabbade flaggstaternas goda vilja. Det är fortfarande så att vissa flaggstater bara lämnar små eller rentav obefintliga bidrag till ökad sjösäkerhet genom att sörja för ett ordentligt erfarenhetsutbyte.

- **Gällande bestämmelser**

Enligt rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 skall medlemsstaterna leda en utredning av olyckor eller tillbud till sjöss var gång ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat.

I linje med de åtgärder som vidtogs efter Erikas förlisning är medlemsstaterna enligt direktiv 2002/59/EG (om övervakning av sjötrafiken) skyldiga att följa rekommendationerna i IMO-koden för utredning av sjöolyckor. Enligt det direktivet måste det också finnas "svarta lådor" ombord för att underlätta utredningen av olyckor.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån har genom förordning (EG) nr 1406/2002 fått till uppgift att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen vid utarbetandet av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor i enlighet med internationellt överenskomna principer. Enligt den förordningen skall sjösäkerhetsbyrån också bistå medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor och vid analys av befintliga olycksrapporter.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Förslaget ingår i det tredje åtgärds paketet med bestämmelser för ökad sjösäkerhet. Paketet är ett led i säkerhetsprioriteringen i kommissionens årliga politiska strategi. Förslaget kommer också att främja miljöskyddsprioriteringen genom att bidra till förebyggandet av risker för sjöfartsolyckor.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Kommissionen genomförde i maj 2004 och i februari 2005 två serier med möten och samråd med företrädare för medlemsstaterna och sjötransportnäringen. Till grund för samtalen lades arbetsdokument från kommissionen med en rad detaljerade frågor om vilken metod som skulle användas och vilka bestämmelser som skulle införas i lagstiftningen om utredning av sjöolyckor. Kommissionen uppmanade deltagarna i samrådet att lämna skriftliga synpunkter.

Med sjösäkerhetsbyråns hjälp har kommissionen dessutom samlat in de uppgifter som krävs för en utvärdering av förslagets konsekvenser. De principer som kommissionen har lagt till grund för sitt förslag granskades i februari 2005 inom ramen för ett tekniskt möte med experter från IMO och medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter och utredningsorgan.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Medlemsstaternas och sjötransportnäringens företrädare, liksom de olika experter som har tillfrågats, är helt överens om att det är viktigt med tekniska utredningar på sjösäkerhetsområdet.

Alla som deltog i samrådet var i princip ense om att tekniska utredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss behövs. De anser att det finns ett verkligt behov av att harmonisera och konsolidera medlemsstaternas olika förfaranden för säkerhetsutredningar utifrån IMO:s principer och rekommendationer. Den föreslagna lagstiftningen bör dessutom sörja för åtminstone samma grad av erfarenhetsutbyte som gällande lagstiftning inom luftfartssektorn.

• Extern experthjälp

Fackområden och sakkunskap

Sjösäkerhet, säkerhetsutredning efter incidenter till sjöss.

Tillvägagångssätt

Insamling av synpunkter samt granskning av tillgänglig expertis (IMO, utredningsorgan i medlemsstaterna och tredjeland) och av erfarenheterna från genomförandet av gemenskapslagstiftningen om säkerhetsutredningar i civilflygssektorn.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Europaparlamentets tillfälliga kommitté för ökad sjösäkerhet, som upptog sitt arbete med anledning av oljetankern Prestiges förlisning 2002 ("Mare"-kommitténs slutsatser).

Europeiska sjösäkerhetsbyrån, som bland annat har till uppgift att bistå medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor och vid analys av befintliga olycksrapporter.

Oberoende expertgrupp med uppgift att ge kommissionen råd om strategier i samband med olyckor inom transportsektorn, inrättad genom kommissionens beslut av den 11 juni 2003 (EUT L 144, 12.6.2003).

Sammanfattning av synpunkterna

Det har allmänt erkänts att det finns potentiellt allvarliga risker som kan få oåterkalleliga konsekvenser.

I gemenskapen råder för närvarande stora skillnader när det gäller genomförandet av oberoende utredningar efter incidenter till sjöss. I vissa medlemsstater är utredningarna systematiska, medan de i andra länder är ytliga och osystematiska. IMO:s rekommendationer om säkerhetsutredningar följs i mycket olika grad. Avsaknaden av klara riktlinjer för ett likvärdigt engagemang från alla medlemsstater är en stor brist i

EU:s sjösäkerhetslagstiftning.

Störst anledning till oro i den internationella sjöfarten är fortfarande vissa flaggstaters oförmåga att genomföra säkerhetsutredningar omedelbart efter en incident till sjöss. De stater under vars flagg det inträffar flest olyckor verkar dessutom vara de stater som proportionellt är minst benägna att genomföra utredningar, eller som i alla fall är minst benägna att sprida sina utredningsresultat och att dra konkreta slutsatser av dem, utan att detta föranleder de behöriga internationella organen att göra något åt det.

Tillvägagångssätt för att göra experthjälpens resultat tillgängliga för allmänheten

Experthjälpens resultat framgår av en ingående konsekvensbedömning som har genomförts av kommissionen (se nedan). De uppgifter och expertsynpunkter som har samlats in av Europeiska sjösäkerhetsbyrån återfinns på sjösäkerhetsbyråns webbplats (www.emsa.eu.int).

• **Konsekvensanalys**

Följande fyra åtgärdsalternativ har granskats:

- 1) Bibehållande av det aktuella läget ("ingen åtgärd"),
- 2) utomrättsligt gemenskapsinitiativ för att uppmuntra medlemsstaterna att frivilligt använda rekommendationerna i IMO-koden,
- 3) inlaga från EU:s 25 medlemsstater till IMO om att i de internationella konventionerna införa en formell skyldighet att genomföra säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss, och
- 4) klara gemenskapsriktlinjer för säkerhetsutredningar och erfarenhetsutbyte efter alla allvarliga incidenter till sjöss.

Analysen av de olika alternativens potentiella konsekvenser har bekräftat följande:

- Gemenskapslagstiftningen är det alternativ som lämpar sig bäst för att lösa problemet med säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss inom ramen för sjöfartspolitik.
- Det valda instrumentet (ett direktiv om fastställande av de grundläggande principer som medlemsstaterna måste följa vid säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss) bör i möjligaste mån bygga på principerna och rekommendationerna i IMO-koden. Den föreslagna lagstiftningen bör dock sörja för åtminstone samma grad av erfarenhetsutbyte som gällande lagstiftning inom luftfartssektorn.
- Det finns ett stort behov av gemenskapsåtgärder på området, eftersom säkerhetsutredningarna är ett led i den strategi som syftar till att förhindra nya fartygsolyckor i Europeiska unionen.

Konsekvensanalysen ingår i kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram och återfinns på kommissionen webbplats:

3) RÄTTLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Det allmänna syftet med förslaget (artikel 1) är att förbättra sjösäkerheten och förhindra framtida skador. Liksom i luftfartssektorn syftar säkerhetsutredningarna inom sjöfarten inte till att fastställa, och ännu mindre till att fördela, något civil- eller straffrättsligt ansvar vid incidenter till sjöss. I stället handlar det om att ta reda på olyckans omständigheter och orsaker för att man skall kunna dra så många lärdomar av det inträffade som möjligt och på så sätt förbättra sjösäkerheten.

Förslaget ligger i linje med den internationella sjörättens bestämmelser och följer definitionerna och rekommendationerna i IMO-koden för utredning av sjöolyckor (artiklarna 2 och 3). Genom förslaget införs i gemenskapslagstiftningen en skyldighet för medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar efter sjöolyckor (artiklarna 5 och 6).

Förslaget ger säkerhetsutredningar inom sjöfarten en status (artikel 4) genom att det inrättas särskilda organ, respektive genom att befintliga organ stärks, och genom att de utredningsledarna får utredningsbefogenhet hos tredje part (artikel 7). Förslaget innehåller också bestämmelser om samarbete mellan medlemsstaterna (artikel 8) och mellan medlemsstaterna och tredjeland (artikel 9). Förslaget syftar också till bevarandet av bevis (artiklarna 10 och 11) och till utarbetandet av förfaranden för att skydda, spara och sammanställa utredningsrapporter och för att sörja för erfarenhetsutbyte (artiklarna 12, 13, 14 och 15).

I förslaget berörs också Europeiska sjösäkerhetsbyråns funktion på området i enlighet med vad som föreskrivs i förordning (EG) nr 1406/2002.

- **Rättslig grund**

Artikel 80.2 i EG-fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig, eftersom förslaget inte avser ett område där gemenskapen är ensam behörig.

Medlemsstaterna kan av nedanstående skäl inte själva uppnå målen i förslaget i tillräcklig utsträckning:

Framför allt är det nödvändigt att harmonisera och konsolidera medlemsstaternas olika förfaranden för säkerhetsutredningar på gemenskapsnivå, att göra en tydlig åtskillnad mellan säkerhetsutredningar och brottsutredningar, att se till att utredningsledarna snabbare får tillgång till olycksplats, bevis och berörda personer, samt att se till att

utredningsledarna är oberoende från tillsynsmyndigheten.

En uppenbar brist i EU:s sjösäkerhetslagstiftning är att det saknas klara gemenskapsriktlinjer för säkerhetsutredningar och erfarenhetsutbyte för att man skall kunna förhindra allvarliga sjöolyckor. Att det saknas åtaganden från alla medlemsstater har dessutom negativa följder för säkerhetsnivån och arbetet med att förhindra allvarliga olyckor i EU som helhet.

Målen i förslaget kan uppnås lättare med en gemenskapsåtgärd av följande skäl:

Om man vill dra lärdomar av det inträffade och på så sätt förbättra sjösäkerheten, är det bättre att upprätta ett samordnat nätverk för informationsutbyte, och att vid behov vidta gemensamma åtgärder, för att i tid kartlägga och förebygga nya sjöolyckor än att införa isolerade bestämmelser om fastställande av olyckans omständigheter och orsaker.

Gemenskapsåtgärden ser till att alla medlemsstater med sjöfartintressen systematiskt genomför säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss.

Utredningarnas kvalitet och ändamålsenlighet säkerställs genom att de följer en gemensam metod i enlighet med internationellt överenskomna principer.

Ett nätverk för samarbete mellan medlemsstaternas utredningsorgan sörjer för kunskapsspridning, ömsesidigt tekniskt bistånd och införandet av effektiva mekanismer för erfarenhetsutbyte på gemenskapsnivå. På så sätt förhindras att liknande olyckor inträffar igen.

Sist men inte minst underlättas medlemsstaternas individuella insatser för att rädda liv och förebygga sjöolyckors miljökonsekvenser avsevärt genom att det inrättas en databas och ett system för utbyte av tekniska uppgifter.

Förslaget har ett begränsat tillämpningsområde och syftar bara till att sörja för en effektiv efterlevnad i gemenskapen av skyldigheten att genomföra utredningar efter olyckor i enlighet med vad som föreskrivs i internationell sjö rätt. I förslaget fastställs således klara riktlinjer för tillämpningen av IMO:s rekommendationer.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

I förslaget fastställs de grundläggande principerna för säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss. Det är upp till medlemsstaterna att vidta de åtgärder som är bäst lämpade för att sörja för utredningar på nationell nivå.

Förslaget bygger på de bestämmelser i de internationella sjöfartskonventionerna och på de rekommendationer från IMO som medlemsstaterna är skyldiga att följa. Genom

förslaget införs minimikvalitetskriterier för den praktiska tillämpningen av dessa bestämmelser och rekommendationer, samtidigt som medlemsstaterna får tillräckligt med utrymme för egna beslut. Dessutom införs en gemenskapsram för samarbete och tekniskt bistånd mellan medlemsstaterna. Hittills har det inte funnits någon sådan ram.

Förslaget medför ingen finansiell eller administrativ belastning, varken för de ekonomiska aktörerna eller för medborgarna. De medlemsstater som för närvarande saknar strukturer för utredning av olyckor inom sjöfartssektorn bör göra en administrativ ansträngning för att tillhandahålla sina nationella myndigheter de resurser som krävs. Det är inte troligt att regionala eller lokala myndigheter berörs.

I gengäld kommer utbytet av de erfarenheter som görs i samband med säkerhetsutredningar att förbättra flottans och sjötrafikstyrningens säkerhet och på så sätt minska risken för nya olyckor och tillbud.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: Direktiv

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Ett av förslagets viktigaste syften är fastställandet av klara riktlinjer för oberoende utredningar av olyckor och tillbud till sjöss. Med hjälp av ett direktiv är det möjligt att i gemenskapslagstiftningen införa allmänna principer för åtgärden, samtidigt som medlemsstaterna får största möjliga utrymme för egna beslut om vilka resurser som behövs.

Andra regleringsformer, exempelvis frivilligt samarbete mellan medlemsstaterna eller självreglering (dvs. säkerhetsutredningarna görs av de ekonomiska aktörerna), skulle vara olämpliga. Efterdyningarna efter olyckorna med oljetankfartygen Erika och Prestige har nämligen tydligt visat den internationella lagstiftningens brister och de svårigheter som EU-medlemsstaterna måste övervinna för att kunna genomföra säkerhetsutredningar av allvarliga sjöolyckor på ett tillfredsställande sätt och inom rimlig tid.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte driftsutgifterna i gemenskapens budget. De administrativa utgifterna kommer att öka något för att man skall kunna säkerställa en korrekt uppföljning av direktivets genomförande.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Upphävande av gällande lagstiftning**

Ett antagande av förslaget medför att vissa lagar upphävs.

- **Översyn/ändring/tidsbegränsning**

Förslaget innehåller en bestämmelse om ändring.

- **Jämförelsetabell**

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de nationella bestämmelser genom vilka direktivet genomförs, tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i direktivet.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Rättsaktsförslaget gäller ett område som omfattas av EES-avtalet, och rättsakten bör därför utsträckas till att gälla EES-länderna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om
ändring av direktiven 1999/35/EG och 2002/59/EG**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

av följande skäl:

- (1) En allmänt hög säkerhetsnivå bör upprätthållas för sjötransporten i Europa och ingen möda får sparas när det gäller att minska antalet olyckor och tillbud till sjöss.
- (2) En snabb teknisk utredning av sjöolyckor ökar sjösäkerheten genom att bidra till att förhindra en upprepning av sådana olyckor som resulterar i förlust av människoliv och fartyg samt förorening av den marina miljön.
- (3) I sin resolution⁵ om ökad sjösäkerhet uppmanar Europaparlamentet kommissionen att lägga fram ett förslag till direktiv om utredning av fartygsolyckor.

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

- (4) Enligt artikel 2 i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 (UNCLOS)⁶ har kuststaterna rätt att utreda orsakerna till alla sjöolyckor som inträffar i deras territorialhav och som kan komma att utgöra fara för liv eller miljön, beröra kuststatens räddningstjänst eller på annat sätt påverka kuststaten.
- (5) Enligt artikel 94 i UNCLOS skall flaggstaterna låta en eller flera sakkunniga personer utreda vissa sjöolyckor eller navigeringsincidenter på det fria havet.
- (6) I 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-regel I/21), 1966 års internationella lastlinjekonvention och 1973 års internationella konvention rörande förhindrande av havsföroreningar från fartyg fastställs att flaggstaterna ansvarar för att olyckor utreds och att relevanta resultat överlämnas till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).
- (7) I [utkastet till] koden för genomförandet av bindande IMO-instrument⁷ påminns det om att flaggstaterna är skyldiga att se till att sjösäkerhetsutredningar genomförs av sakkunniga utredningsledare med kompetens i frågor som rör olyckor och tillbud till sjöss. Enligt koden skall flaggstaterna dessutom kunna tillhandahålla sakkunniga utredningsledare för detta ändamål, oberoende av platsen för olyckan eller tillbudet.
- (8) Det bör tas hänsyn till den kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som antogs i november 1997 genom IMO-församlingens resolution A.849 och som föreskriver att en gemensam metod skall användas vid säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss och att staterna skall samarbeta när de kartlägger de faktorer som bidrog till att olyckan eller tillbudet inträffade. Beaktas bör också cirkulär 953 från IMO:s sjösäkerhetskommitté, med en uppdatering av de definitioner och termer som används i koden, samt IMO:s resolutioner A.861(20) och MSC.163(78), som innehåller en definition av *färdskrivare* (VDR).
- (9) Enligt rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik⁸ skall medlemsstaterna, inom ramen för sina nationella rättssystem, definiera en rättsstatus som gör det möjligt för dem och varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller, där så föreskrivs i koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, leda varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss där ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat.
- (10) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG⁹ skall medlemsstaterna följa bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss och se till att resultaten av utredningen offentliggörs så snart som möjligt efter det att den har avslutats.

⁶ Slutakt från FN:s tredje havsrättskonferens 1973–1982, klass nr. 341.45 L412 1997.

⁷ Version IMO FSI 13/WP.3 av den 9 mars 2005.

⁸ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1. Direktivet ändrat genom direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53).

⁹ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

- (11) Utredning av olyckor och tillbud med inblandning av havsgående fartyg, eller av andra fartyg i hamnar eller i andra begränsade havsområden, bör genomföras direkt eller under överinseende av ett oberoende organ eller institut så att intressekonflikter undviks.
- (12) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras nationella rättssystem gör det möjligt för dem och för varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller leda utredningar av sjöolyckor på grundval av bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss.
- (13) För att underlätta utredningar skall, enligt SOLAS-regel V/20, passagerarfartyg och andra fartyg än passagerarfartyg med bruttodräktighet av 3 000 eller mer, byggda den 1 juli 2002 och senare, vara utrustade med en färdskrivare (VDR). Eftersom sådan utrustning är ett viktigt led i en strategi som syftar till att förhindra olyckor till sjöss, bör det utan undantag krävas att färdskrivare finns ombord på sådana fartyg i inrikes och internationell trafik som anlöper hamnar i gemenskapen.
- (14) De uppgifter som tillhandahålls av ett VDR-system, och av annan elektronisk utrustning, kan användas både i efterhand, för att utreda orsakerna till en sjöolycka eller ett tillbud, och i förebyggande syfte, för att dra lärdom av de omständigheter som kan leda till sådana händelser. Medlemsstaterna bör se till att de uppgifter som finns tillgängliga verkligen används i båda dessa syften.
- (15) Det är nödvändigt att utreda eller på annat sätt undersöka nödanrop från ett fartyg, eller information från valfri källa, om att ett fartyg, eller personer från ett fartyg eller ombord på ett fartyg, är hotade, eller att det finns en allvarlig potentiell risk för att personer, fartygets struktur eller miljön skall komma till skada till följd av en händelse i samband med fartygets drift.
- (16) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002¹⁰ skall Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan kallad *sjösäkerhetsbyrån*) i samarbete med medlemsstaterna utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av gemenskapslagstiftningen. När det gäller utredning av olyckor har sjösäkerhetsbyrån den specifika uppgiften att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen vid utarbetandet, med beaktande av medlemsstaternas olika rättssystem, av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor i enlighet med internationellt överenskomna principer.
- (17) Enligt förordning (EG) nr 1406/2002 skall sjösäkerhetsbyrån underlätta samarbetet när stöd ges till medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor och vid analys av befintliga olycksrapporter.
- (18) Medlemsstaterna bör vederbörligen beakta de säkerhetsrekommendationer som följer av en utredning av en olycka eller ett tillbud.
- (19) Eftersom den tekniska utredningens syfte är att förebygga framtida olyckor och tillbud till sjöss, får de sammanfattande bedömningarna och säkerhetsrekommendationerna inte användas för att fastställa skuld eller ansvar.

¹⁰ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 724/2004 (EUT L 129, 29.4.2004, s. 1).

- (20) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, som går ut på att förbättra sjösäkerheten i gemenskapen och på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (21) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹¹.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 **Syfte**

Syftet med detta direktiv är att förbättra sjösäkerheten och att på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor genom att

- a) underlätta ett snabbt genomförande av säkerhetsutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor och tillbud till sjöss, och
- b) säkerställa tillförlitlig rapportering om säkerhetsutredningar vid lämplig tidpunkt samt förslag till korrigerande åtgärder.

Utredningar enligt direktivet skall varken gälla ansvars- eller skuldfrågan, utom om detta krävs för att direktivets syfte skall kunna uppnås.

Artikel 2 **Tillämpningsområde**

1. Detta direktiv skall tillämpas på sådana sjöolyckor, tillbud till sjöss och nödanrop som
 - a) berör fartyg som för en medlemsstats flagg, eller
 - b) inträffar i ett område som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion, eller
 - c) är av väsentligt intresse för medlemsstaterna.
2. Detta direktiv skall inte tillämpas på sådana sjöolyckor, tillbud till sjöss eller nödanrop som bara berör
 - a) örlogsfartyg, trupptransportfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en medlemsstat och som uteslutande utnyttjas för statliga och icke-kommersiella ändamål,

¹¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- b) fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion samt nöjes- och fritidsbåtar, om de inte har eller kommer att ha en besättning och medför fler än tolv passagerare i kommersiellt syfte,
- c) fartyg som är avsedda för och trafikerar inre vattenvägar,
- d) fiskefartyg, vars längd underskrider 24 meter,
- e) fasta oljeborrplattformar till sjöss.

Artikel 3 **Definitioner**

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *SOLAS*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74), i dess ändrade lydelse enligt 1978 och 1988 års protokoll.

IMO-koden: den kod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen genom församlingens resolution A.849 av den 27 november 1997, i dess ändrade lydelse.
2. Följande begrepp skall förstås i den mening som avses i definitionerna i IMO-koden:
 - a) sjöolycka,
 - b) mycket allvarlig olycka,
 - c) tillbud till sjöss,
 - d) säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss,
 - e) stat med väsentligt intresse.
3. *allvarlig olycka* och *mindre allvarlig olycka*: olyckor i den mening som avses i de uppdaterade definitionerna i cirkulär 953 från IMO:s sjösäkerhetskommitté.
4. *ro-ro-passagerarfartyg* och *högastighetspassagerarfartyg*: fartyg i den mening som avses i definitionerna i artikel 2 i direktiv 1999/35/EG.
5. *stat med ansvar för utredningen*: den medlemsstat som är skyldig att genomföra eller – om det finns fler än en stat med väsentligt intresse – leda en säkerhetsutredning enligt detta direktiv.
6. *färdskrivare (VDR)*: utrustning i den mening som avses i definitionen i IMO:s resolutioner A.861(20) och MSC.163(78).
7. *nödanrop*: en signal från ett fartyg eller information från annan källa om att ett fartyg, eller personer från eller ombord på ett fartyg, är i sjönöd.

8. *säkerhetsrekommendation*: med säkerhetsrekommendation avses antingen
- a) ett förslag som utredningsorganet i den stat som genomför eller ansvarar för en säkerhetsutredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss lämnar på grundval av information som erhållits genom utredningen, eller, i lämpliga fall,
 - b) ett förslag som kommissionen lämnar på grundval av en abstrakt dataanalys.

Artikel 4

Säkerhetsutredningens status

1. Medlemsstaterna skall i enlighet med sina respektive rättssystem fastställa regler för genomförandet av säkerhetsutredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss. De skall i detta sammanhang se till att utredningarna
 - a) är oberoende av straffrättsliga eller andra parallella undersökningar som genomförs för att fastställa ansvar eller skuld, och
 - b) inte förhindras, avbryts eller försenas på grund av sådana undersökningar.
2. Medlemsstaternas regler skall inbegripa bestämmelser som gör det möjligt att
 - a) samarbeta i och ge ömsesidigt bistånd till säkerhetsutredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss som leds av andra medlemsstater, och att anförtro ledningen av en sådan utredning åt en annan medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv, och
 - b) i nära samarbete med kommissionen samordna deras utredningsorgans verksamhet i den mån det behövs för att direktivets syften skall kunna uppnås.

Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat skall se till att ett utredningsorgan enligt artikel 8 utreder alla allvarliga eller mycket allvarliga sjöolyckor
 - a) där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat, oberoende av olycksplatsen,
 - b) som inträffar i ett område som omfattas av medlemsstatens jurisdiktion, oberoende av de olycksdrabbade fartygens flagg,
 - c) som är av väsentligt intresse för medlemsstaten, oberoende av olycksplatsen och de olycksdrabbade fartygens flagg.
2. Utredningsorganet enligt artikel 8 skall inte bara utreda allvarliga och mycket allvarliga olyckor utan – efter en första faktagenomgång – också avgöra om det krävs en säkerhetsutredning efter mindre allvarliga sjöolyckor, tillbud till sjöss eller nödanrop.

Organet skall vid sitt beslut ta hänsyn till hur allvarlig olyckan eller tillbudet är, vad för slag av fartyg eller last som berörs av nödanropet och om det har inkommit någon begäran från sjöräddningstjänsten.

3. Omfattningen av och de praktiska arrangemangen för säkerhetsutredningens genomförande skall fastställas av utredningsorganet i staten med ansvar för utredningen i samarbete med motsvarande organ i övriga stater med väsentligt intresse, och på ett det sätt som det anser vara lämpligast för att direktivets syften skall kunna uppnås och i syfte att förebygga framtida olyckor och tillbud.
4. Säkerhetsutredningarna skall följa den gemensamma metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss som har tagits fram i enlighet med artikel 2 e i förordning (EG) nr 1406/2002. Beslut om att anta eller ändra en sådan metod inom ramen för detta direktiv skall fattas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.
5. En säkerhetsutredning skall inledas så snart det är praktiskt möjligt efter det att sjöolyckan eller tillbudet har inträffat.

Artikel 6

Rapporteringskyldighet

Varje medlemsstat skall i sin nationella lagstiftning ålägga de ansvariga myndigheterna eller de berörda parterna att utan dröjsmål underrätta landets utredningsorgan om alla olyckor, tillbud och nödanrop som omfattas av detta direktiv.

Artikel 7

Gemensamma säkerhetsutredningar

1. Om en allvarlig eller mycket allvarlig olycka är av väsentligt intresse för två eller fler medlemsstater, skall de berörda medlemsstaterna utan dröjsmål enas om vilken stat som skall ha ansvar för utredningen.

Medlemsstaterna skall avhålla sig från att genomföra parallella säkerhetsutredningar av samma sjöolycka eller tillbud. De skall avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra genomförandet av en säkerhetsutredning som omfattas av detta direktiv.

2. En medlemsstat får, efter överenskommelse, anförtro ledningen av en säkerhetsutredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss åt en annan medlemsstat. Medlemsstaten får också erbjuda en annan medlemsstat att delta i en sådan säkerhetsutredning.
3. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat i en sjöolycka, ett tillbud eller ett nödanrop, skall utredningen inledas av den medlemsstat på vars vatten olyckan eller tillbudet sker eller, om olyckan eller tillbudet sker utanför medlemsstatens territorialhav, av den medlemsstat som fartyget besökte senast.

Nämnda stat skall vara ansvarig för utredningen och samordningen med övriga medlemsstater med väsentligt intresse till dess att man gemensamt enats om vilken stat som skall ha ansvar för utredningen.

Artikel 8 **Utredningsorgan**

1. Medlemsstaterna skall se till att säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar med hjälp av sakkunniga utredningsledare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Utredningsorganet skall verka oberoende av framför allt de nationella myndigheter som har ansvar för sjövärdighet, certifiering, inspektion, bemanning, navigationssäkerhet, underhåll, sjötrafikkontroll, hamnstatskontroll och kusthamnsverksamhet, och varje annan part vars intressen skulle kunna råka i konflikt med dess uppgifter.

2. Utredningsorganet skall se till att de enskilda utredningsledarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet på de ämnesområden som ingår i deras normala utredningsuppgifter. Utredningsorganet skall dessutom sörja för att lämplig expertis är lätt tillgänglig vid behov.
3. Utredningsorganet kan även anförtros insamling och analys av data om sjösäkerhet, särskilt i förebyggande syften, om dessa aktiviteter inte påverkar organets oberoende ställning eller medför något ansvar i reglerings-, förvaltnings- eller standardiseringsfrågor.
4. Varje medlemsstat skall inom ramen för sina respektive nationella rättssystem, och i tillämpliga fall i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, kräva att utredningsledarna i det egna utredningsorganet, eller det utredningsorgan åt vilket utredningen har anförtrots, skall ha rätt
 - a) att få fri tillgång till alla relevanta områden eller olycksplatser och alla fartyg, vrak eller strukturer, inklusive last, utrustning och vrakdelar,
 - b) att säkerställa omedelbart upptagande av bevismaterial och kontrollerad sökning efter och bortforsling av vrak, vrakdelar eller andra delar och ämnen för undersökning eller analys,
 - c) att kräva undersökning eller analys av de föremål som nämns i b, och att få fri tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller analyser,
 - d) att få fri tillgång till, kopiera och använda all relevant information och registrerad data, inklusive data registrerade av färdskrivare (VDR), som rör fartyg, resa, last, besättning eller andra personer, föremål, förhållanden eller omständigheter,
 - e) att få fri tillgång till resultaten från undersökningen av dödsoffers kroppar eller från prover av dödsoffers kroppar,
 - f) att begära och att få fri tillgång till resultaten från undersökningen av personer som var inblandade i handhavandet av fartyget, och varje annan relevant person, eller från prover som tagits av sådana personer,

- g) att höra vittnen utan att personer vars intressen utredningsledaren anser påverka säkerhetsutredningen är närvarande,
 - h) att få besiktningsprotokoll och relevant information som innehas av flaggstaten, redare, klassificeringssällskap eller någon annan relevant part som själv eller genom företrädare är etablerad i medlemsstaten,
 - i) att begära bistånd från respektive stats relevanta myndigheter, inklusive flagg- och hamnstaternas besiktningspersonal, kustbevakning, sjötrafik-informationstjänst, sjöräddningstjänster, lotsar och annan hamn- eller sjöfartspersonal.
5. Utredningsorganet skall omgående och när som helst kunna reagera på underrättelser om en olycka och skall kunna skaffa tillräckliga resurser för att kunna bedriva sin verksamhet under oberoende. Organets utredningsledare skall ha en status som garanterar deras oberoende ställning på det sätt som krävs.
6. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med utredningar av andra händelser än sjöolyckor på villkor att sådana utredningar inte äventyrar dess oberoende ställning.

Artikel 9 **Sekretess**

Medlemsstaterna skall se till att följande uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än säkerhetsutredningssyften, om inte behörig domstol i staten i fråga beslutar att intresset av att röja uppgifterna överväger de negativa inhemska och internationella effekter som detta kan få för den aktuella utredningen eller för någon framtida utredning:

- a) Vittnesmål och andra uttalanden, redogörelser och anteckningar som utredningsorganet har inhämtat eller fått under säkerhetsutredningens gång.
- b) Uppgifter som avslöjar identiteten på personer som har vittnat inom ramen för säkerhetsutredningen.
- c) Medicinska eller privata uppgifter om personer som var inblandade i olyckan eller tillbudet.

Artikel 10 **En permanent samarbetsstruktur**

- 1. Medlemsstaterna skall i nära samarbete med kommissionen upprätta en permanent samarbetsstruktur som ger de organ i medlemsstaterna som utreder sjöolyckor och tillbud till sjöss möjlighet att samarbeta med varandra och med kommissionen i den mån det behövs för att direktivets syften skall kunna uppnås.
- 2. Samarbetsstrukturens arbetsordning och de nödvändiga organisationsarrangemangen skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

3. Medlemsstaternas utredningsorgan och kommissionen skall inom ramen för samarbetsstrukturen enas om bland annat vilka samarbetsformer som är bäst för att man skall kunna
- a) dela på installationer, anläggningar och utrustning för teknisk undersökning av vrak, fartygsutrustning och andra föremål av betydelse för säkerhetsutredningen, inklusive framtagande och utvärdering av uppgifter från färdskrivare och annan elektronisk utrustning,
 - b) ge varandra det tekniska bistånd eller tillhandahålla den expertis som krävs för utförandet av specifika uppgifter,
 - c) skaffa och utbyta information som är relevant för analysen av data om olyckor och utarbetandet av lämpliga säkerhetsrekommendationer på gemenskapsnivå,
 - d) ta fram gemensamma principer för uppföljningen av säkerhetsrekommendationer och för utredningsmetodernas anpassning till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen,
 - e) fastställa sekretessregler för utbyte av vittnesmål och databehandling,
 - f) i tillämpliga fall ge enskilda utredningsledare relevant utbildning,
 - g) främja samarbete på de områden som omfattas av detta direktiv med tredjeländers utredningsorgan eller utredningsinstitut och med internationella organ för utredning av sjöolyckor.
4. Om ett fartyg före en olycka eller ett tillbud har eller normalt skulle ha utnyttjat en medlemsstats anläggningar eller tjänster, skall den medlemsstaten ge alla uppgifter i dess besittning som kan vara av betydelse för utredningen till det utredningsorgan som gör utredningen.

Artikel 11

Kostnader

Medlemsstaterna skall göra sitt yttersta för att undvika att andra medlemsstater skall behöva betala avgifter när de begär bistånd i samband med säkerhetsutredningar enligt detta direktiv.

Artikel 12

Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse

1. Vid utredningen av sjöolyckor skall medlemsstaterna i möjligaste mån samarbeta med tredjeländer med väsentligt intresse.
2. Tredjeländer med väsentligt intresse skall, efter överenskommelse och när som helst under utredningens gång, tillåtas medverka i en säkerhetsutredning som leds av en medlemsstat i enlighet med villkoren i detta direktiv.

3. En medlemsstats samarbete i en utredning som genomförs av ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka genomförandet av och uppfyllandet av rapporteringskraven för säkerhetsutredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss enligt detta direktiv.

Artikel 13

Bevarande av bevis

Medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att se till att de som är inblandade i olyckor, tillbud och nödanrop som omfattas av detta direktiv gör sitt yttersta för att

- a) spara alla uppgifter från sjökort, loggböcker, elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivare och annan elektronisk utrustning, för tiden före, under och efter olyckan,
- b) förhindra att uppgifterna skrivs över eller ändras på annat sätt,
- c) hindra att annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för utredningen av olyckan manipuleras,
- d) skyndsamt ta upp och bevara alla bevis som behövs för en säkerhetsutredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss.

Artikel 14

Olycksrapporter

1. Säkerhetsutredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss som genomförs i enlighet med detta direktiv skall offentliggöras i form av en rapport enligt riktlinjerna i bilaga I.
2. Utredningsorganen skall göra sitt yttersta för att göra rapporten tillgänglig för allmänheten inom tolv månader från dagen för olyckan. Om slutrapporten inte kan bli klar inom denna tid skall en delrapport offentliggöras inom tolv månader från dagen för olyckan.
3. Utredningsorganet i staten med ansvar för utredningen skall skicka ett exemplar av slut- eller delrapporten till kommissionen. Utredningsorganet skall ta hänsyn till eventuella synpunkter från kommissionen för att förbättra rapportens kvalitet på det sätt som är lämpligast för att direktivets syften skall kunna uppnås.

Artikel 15

Säkerhetsrekommendationer

1. Medlemsstaterna skall se till att adressaterna vederbörligen beaktar utredningsorganens säkerhetsrekommendationer och, i lämpliga fall, att rekommendationerna resulterar i åtgärder i enlighet med gemenskapslagstiftningen och internationell rätt.

2. I lämpliga fall skall ett utredningsorgan eller kommissionen utarbeta säkerhetsrekommendationer på grundval av en abstrakt dataanalys.
3. En säkerhetsrekommendation eller tillfällig rekommendation får under inga omständigheter gälla skuld- eller ansvarsfördelning i samband med en olycka.

Artikel 16 **Förvarning**

En medlemsstats utredningsorgan som under en utredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss anser att det krävs ett snabbt ingripande på gemenskapsnivå för att nya olyckor skall kunna förebyggas, skall utan dröjsmål underrätta kommissionen om behovet av en förvarning.

Kommissionen skall omgående undersöka saken, och vid behov sända ett varningsmeddelande till ansvariga myndigheter i övriga medlemsstater, sjöfartsindustrin och alla andra berörda.

Artikel 17 **Europeiska databasen för sjöolycksutredningar**

1. Data om sjöolyckor och tillbud till sjöss skall lagras och analyseras med hjälp av en elektronisk databas på europeisk nivå som skall läggas upp av kommissionen, kallad Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (*European Marine Casualty Information Platform*, EMCIP).
2. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om vilka myndigheter som skall ha tillgång till databasen.
3. Medlemsstaternas utredningsorgan skall anmäla sjöolyckor och tillbud till sjöss till kommissionen med användning av mallen i bilaga II. De skall också ge kommissionen data från säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss i enlighet med EMCIP-systemet.
4. Kommissionen skall informera medlemsstaternas utredningsorgan om vilka krav och tidsfrister som gäller för anmälnings- och rapporteringsförfarandena.

Artikel 18 **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) som har inrättats genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002¹².
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

¹² EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 19

Ändringsbefogenheter

Kommissionen får, i enlighet med förfarandet i artikel 18.2 och med beaktande av direktivets begränsningar, uppdatera definitionerna i detta direktiv samt hänvisningarna till gemenskapsrättsakter och IMO-instrument för att anpassa dem till gällande gemenskaps- och IMO-bestämmelser.

I enlighet med samma förfarande får kommissionen också ändra bilagorna.

Artikel 20

Ytterligare åtgärder

Ingenting i detta direktiv skall hindra en medlemsstat från att vidta ytterligare sjösäkerhetsåtgärder som inte omfattas av detta direktiv, förutsatt att åtgärderna i fråga inte strider mot direktivet eller på något sätt hindrar att dess syften uppnås.

Artikel 21

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa regler för påföljder för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och skall vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att de verkställs. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 22

Ändringar i befintliga rättsakter

1. Artikel 12 i direktiv 1999/35/EG skall utgå.
2. Artikel 11 i direktiv 2002/59/EG skall utgå.

Artikel 23

Införlivande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [...]. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 24

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 25

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

BILAGA I

Säkerhetsutredningsrapporten: mall och innehåll

Förord

Förordet skall ange att säkerhetsutredningen har ett enda syfte, att en säkerhetsrekommendation under inga omständigheter ger upphov till någon presumtion om ansvar eller skuld, och att rapporten varken i fråga om innehåll eller stil har avfattats för att användas i samband med rättsliga åtgärder.

(Rapporten bör varken hänvisa till vittnesmål eller koppla ihop någon som nämns i rapporten med någon som har vittnat under säkerhetsutredningen.)

1. Sammanfattning

Denna del skall innehålla basfakta om olyckan eller tillbudet till sjöss: Vad har hänt när, var och hur? Har olyckan lett till dödsfall, personskador, skador på fartyg eller last, skador hos tredje man eller miljöskador?

2. Fakta

Denna del skall vara uppdelat i avsnitt, och innehålla uppgifter som utredningsorganet bedömer som fakta; uppgifterna skall omfatta de uppgifter som skall föras in i Europeiska databasen för sjöolyckor och vara tillräckligt utförliga för att tjäna som underlag för en analys och underlätta förståelsen.

Följande avsnitt är obligatoriska, och skall innehålla följande uppgifter:

2.1 Fartygets data

- Flaggstat/fartygsregister
- Fartygsidentitet
- Fartygets viktigaste egenskaper
- Ägarförhållanden och ledning
- Konstruktion
- Säkerhetsbesättning
- Godkänd last

2.2 Uppgifter om resan

- Anlöpshamnar
- Typ av resa

- Lastuppgifter
- Bemanning

2.3 Uppgifter om sjöolyckan/tillbudet

- Typ av sjöolycka/tillbud
- Datum och klockslag
- Position och plats för sjöolyckan/tillbudet
- Yttre omständigheter och omständigheter ombord
- Fartygets verksamhet och reseetapp
- Plats ombord
- Mänskliga faktorer
- Konsekvenser (för människor, fartyg, last, miljö, mm.).

2.4 Inblandning av kustmyndighet, räddningsinsatser

- Vem var inblandad?
- Vilka hjälpmedel användes?
- Hur snabbt var ingripandet?
- Vilka åtgärder vidtogs?
- Vad uppnåddes?

Vid sidan om nödvändiga uppgifter och annan bakgrundsinformation skall denna del också innehålla resultaten från alla relevanta granskningar och prov samt en redogörelse för alla säkerhetsåtgärder som eventuellt redan har vidtagits för att undvika framtida sjöolyckor.

3. Beskrivning

I denna del skall sjöolyckan/tillbudet rekonstrueras genom en kronologisk redogörelse för de händelser som inträffade före, under och efter sjöolyckan/tillbudet, med omnämnande av alla inblandade faktorer (dvs. personer, materiel, förhållanden, utrustning eller externa faktorer). Den tidsperiod som redogörelsen täcker skall vara så lång att den omfattar alla incidenter som direkt bidrog till sjöolyckan/tillbudet.

4. Analys

Denna del skall vara uppdelad i avsnitt med en analys av varje incident och med kommentarer till resultaten från alla relevanta granskningar och prov som gjorts inom ramen för utredningen, och kommentarer till alla säkerhetsåtgärder som eventuellt redan har vidtagits för att undvika framtida sjöolyckor.

Avsnitten bör innehålla följande uppgifter:

- Bakgrund till och förhållanden under incidenten.
- Misstag – även i form av en underlåtenhet att handla – begångna av en person, incidenter där farliga material var inblandade, miljökonsekvenser, utrustningsfel och yttre påverkan.
- Bidragande faktorer som kan hänföras till personers funktioner, verksamhet ombord, landbaserade organ eller regelverk.

Analysen och kommentarerna i rapporten skall möjliggöra logiska slutsatser om samtliga bidragande faktorer, även i fråga om bristande skyddsåtgärder avsedda att förhindra incidenter eller undanröja eller begränsa konsekvenserna av en incident.

5. Slutsatser

Denna del skall innehålla en sammanställning av de konstaterade olycksfaktorer och skyddsbrister (material, funktioner, märkning eller rutiner) för vilka man bör ta fram säkerhetsåtgärder för att undvika framtida sjöolyckor.

6. Säkerhetsrekommendationer

Denna del skall i förekommande fall innehålla säkerhetsrekommendationer som kan härledas från analysen och slutsatserna; säkerhetsrekommendationer skall avse specifika aspekter, såsom lagstiftning, konstruktion, rutiner, inspektion, organisation, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, utbildning, reparationer, underhåll, bistånd från landbaserade organ och räddningsinsatser.

Säkerhetsrekommendationerna skall, i syfte att undvika framtida sjöolyckor, rikta sig till dem som bäst kan omsätta dem i praktiken, exempelvis fartygsägare, redare, erkända organisationer, sjöfartsmyndigheter, sjötrafikinformationstjänster, räddningstjänster, internationella sjöfartsorganisationer och europeiska institutioner.

Hit hör också tillfälliga säkerhetsrekommendationer som eventuellt lämnas under säkerhetsutredningens gång.

7. Tillägg

I tillämpliga fall skall rapporten kompletteras med information enligt följande, icke uttömmande förteckning (i pappersformat eller elektroniskt format):

- Foton, rörliga bilder, ljudinspelningar, sjökort, teckningar
- Tillämpliga normer
- Tekniska termer och förkortningar
- Särskilda säkerhetsstudier
- Övrig information

BILAGA II

UPPGIFTER SOM SKALL LÄMNAS I ANMÄLAN OM SJÖOLYCKOR OCH TILLBUD TILL SJÖSS

(Beståndsdel av Europeiska databasen för sjöolycksutredningar – EMCIP)

01. Ansvarig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstatens utredningsledare
03. Medlemsstatens funktion
04. Berörd kuststat
05. Antal stater med väsentligt intresse
06. Stater med väsentligt intresse
07. Anmälande organ
08. Klockslag för anmälan
09. Dag för anmälan
10. Fartygets namn
11. IMO-nummer/särskiljande bokstäver
12. Fartygets flagg
13. Typ av sjöolycka/tillbud
14. Typ av fartyg
15. Dag för sjöolyckan/tillbudet
16. Klockslag för sjöolyckan/tillbudet
17. Position – latitud
18. Position – longitud
19. Plats för sjöolyckan/tillbudet
20. Avgångshamn
21. Destinationshamn
22. Trafiksepareringssystem
23. Resetapp

24. Fartygets verksamhet

25. Plats ombord

26. Omkomna:

- Besättning
- Passagerare
- Övriga

27. Allvarligt skadade:

- Besättning
- Passagerare
- Övriga

28. Förening

29. Fartygsskador

30. Lastskador

31. Övriga skador

32. Kort beskrivning av sjöolyckan/tillbudet

OBS: Understruket nummer innebär att uppgifterna skall lämnas för vart och ett av fartygen, om flera fartyg är inblandade i sjöolyckan/tillbudet.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. FÖRSLAGETS BETECKNING:

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av direktiven 1999/35/EG och 2002/59/EG

2. AKTIVITETSBASERAD FÖRVALTNING/BUDGETERING

Berörda politikområden: Energi och transport

Verksamhet i samband därmed: Kustfart och inre fart, intermodalitet

3. BERÖRDA BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter [driftsutgifter och utgifter för tekniskt och administrativt stöd i samband därmed (f.d. B.A-poster)] inklusive följande rubriker: ingen uppgift

3.2. Åtgärdens och budgetkonsekvensens varaktighet: ingen uppgift

3.3. Budgettekniska uppgifter (lägg till rader vid behov): ingen uppgift

Budgetpost	Typ av utgifter		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budgetplanen
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag ¹ / icke-diff. anslag ²	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr [...]
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag/ icke-diff. anslag	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr [...]

¹ Differentierade anslag.

² Icke-differentierade anslag.

4. ÖVERBLICK ÖVER RESURSER

4.1. Finansiella resurser

4.1.1. Sammanfattning av åtagandebemyndiganden (ÅB) och betalningsbemyndiganden (BB)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och senare	Totalt
-----------------	---------	--	------	-----	-----	-----	-----	----------------	--------

Driftsutgifter³

ÅB	8.1	a	0	0	0	0	0	0	Inga
BB		b	0	0	0	0	0	0	Inga

Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet⁴

Tekniskt och administrativt stöd (IDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	Inga
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	------

TOTALT REFERENSBELOPP

ÅB		a+c	0	0	0	0	0	0	Inga
BB		b+c	0	0	0	0	0	0	Inga

Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet⁵

Personalresurser och utgifter i samband därmed (IDA)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (IDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Total preliminär finansiell kostnad för stödet

ÅB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
BB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i avdelning xx.

⁴ Utgifter enligt artikel xx 01 04 i avdelning xx.

⁵ Utgifter enligt kapitel xx 01 utom artikel xx 01 04 och artikel xx 01 05.

Samfinansieringsuppgifter

Rättsaktsförslaget innehåller inga bestämmelser om samfinansiering av medlemsstaterna.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande organ		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och senare	Totalt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
ÅB TOTALT inklusive samfinansiering	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

- ☒ Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering
- ☐ Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,
- ☐ i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet⁶ (om mekanismen för flexibilitet eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

- ☒ Inkomsterna påverkas inte
- ☐ Inkomsterna påverkas enligt följande:

Observera: Den metod som använts för att beräkna påverkan på inkomsterna skall redovisas närmare på ett separat blad som bifogas denna finansieringsöversikt.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost	Inkomster	Före åtgärden [år n-1]	Situation efter åtgärden					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Inkomster i absoluta belopp		0	0	0	0	0	0
	b) Förändring av Δ inkomster		0	0	0	0	0	0

⁶ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

⁷ Lägg vid behov till fler kolumner, dvs. om åtgärdens löptid är längre än sex år.

4.2. Personalresurser (heltidsekvivalenter) (inklusive fast anställda, tillfälligt anställda och extern personal) – för närmare uppgifter se punkt 8.2.1

(Förvaltning genom befintlig personal).

Årligt behov	År n (2007*)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och senare
Total personalstyrka	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER OCH MÅL FÖR ÅTGÄRDEN

5.1. Behov på kort eller lång sikt

Rättsaktsförslaget syftar till antagandet av ett direktiv om fastställande av de grundläggande principer som medlemsstaterna måste följa vid säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss.

De planerade åtgärderna kommer att genomföras av medlemsstaternas myndigheter, framför allt av myndigheterna med ansvar för sjöfart och säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss.

5.2. Mervärdet av gemenskapens medverkan, förslagets förenlighet med andra finansieringsinstrument och eventuella synergieffekter

Med hjälp av den föreslagna rättsakten kommer det bland annat att bli möjligt att i tid dra lärdomar av det inträffade. Dessa lärdomar kan man sedan lägga till grund för rekommendationer på gemenskapsnivå för att förhindra framtida skador av samma slag och minska eller undanröja de risker inom sjöfarten som människor, gods och miljö i medlemsstaterna är utsatta för.

Mervärdet består av en generell höjning av sjösäkerheten. Inga ekonomiska konsekvenser förväntas för något finansiellt instrument.

5.3. Aktivitetsbaserade mål, förväntade resultat och tillhörande indikatorer för förslaget

Det allmänna syftet med kommissionens förslag är att förbättra sjösäkerheten med hjälp av klara gemenskapsriktlinjer för säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss. Problemen i samband med utredningarna av olyckorna med oljetankfartygen Erika och Prestige har visat att det krävs ytterligare gemenskapsåtgärder på området.

Förslaget tar hänsyn till den internationella sjörättens bestämmelser och till medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter. Förslaget innehåller de åtgärder som är absolut nödvändiga för att man på gemenskapsnivå skall

kunna sörja för ett korrekt genomförande av säkerhetsutredningar efter sådana incidenter till sjöss som har orsakat eller som hotar att orsaka allvarlig skada för människor, egendom och miljön i medlemsstaterna.

Genom en lagstiftningsåtgärd kan man säkerställa en effektiv tillämpning på gemenskapsnivå av internationellt överenskomna principer och på så sätt bistå medlemsstaterna vid utredningen av allvarliga sjöolyckor, vare sig de agerar som flaggstater eller berörda stater.

5.4. Genomförandebestämmelser (preliminära)

Ange hur åtgärden skall genomföras⁸.

- ☐ ***Centraliserad förvaltning***
- ☒ Direkt av kommissionen
- ☐ Indirekt genom utläggning på
 - ☐ genomförandeorgan
 - ☐ av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
 - ☐ nationella organ inom den offentliga sektorn/organ med offentliga förvaltningsuppgifter
- ☐ ***Gemensam eller decentraliserad förvaltning***
 - ☐ med medlemsstater
 - ☐ med tredjeland
- ☐ ***Gemensam förvaltning med internationella organisationer (specificera)***

Anmärkningar:

Ej tillämpligt.

⁸ Vid fler än en metod lämna kompletterande uppgifter i avsnittet "Anmärkningar" i denna punkt.

6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Enligt förslaget skall medlemsstaterna till kommissionen anmäla de genomförandeåtgärder som de antar för att införliva direktivet med nationell lagstiftning.

Vid bristande anmälan inleds automatiskt överträdelseförfarandet i artikel 226 i fördraget.

Sjösäkerhetsbyrån kommer att följa upp de nationella utredningsorganens och sjöfartsmyndigheternas verksamhet i medlemsstaterna.

6.1. Utvärdering

6.1.1. Förhandsutvärdering

Kommissionen genomförde i maj 2004 och i februari 2005 två serier med möten och samråd med företrädare för medlemsstaterna och sjötransportnäringen. Till grund för samtalen lades arbetsdokument från kommissionen med en rad detaljerade frågor om vilken metod som skulle användas och vilka bestämmelser som skulle införas i lagstiftningen om utredning av sjöolyckor. Kommissionen uppmanade deltagarna i samrådet att lämna skriftliga synpunkter.

Med sjösäkerhetsbyråns hjälp har kommissionen dessutom samlat in de uppgifter som krävs för en utvärdering av förslagets konsekvenser. De principer som kommissionen har lagt till grund för sitt förslag granskades i februari 2005 inom ramen för ett tekniskt möte med experter från IMO och medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter och utredningsorgan.

Kommissionen har vid utarbetandet av förslaget rådfrågat den oberoende expertgruppen med uppgift att ge kommissionen råd om strategier i samband med olyckor inom transportsektorn.

Av resultaten från samråden och konsekvensbedömningarna framgår följande:

- Gemenskapslagstiftning är det åtgärdsalternativ som lämpar sig bäst för att lösa problemet med säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss inom ramen för sjöfartspolitik.
- Det valda instrumentet (ett direktiv om fastställande av de grundläggande principer som medlemsstaterna måste följa vid säkerhetsutredningar efter incidenter till sjöss) bör i möjligaste mån bygga på principerna och rekommendationerna i IMO-koden. Den föreslagna lagstiftningen bör dock sörja för åtminstone samma grad av erfarenhetsutbyte som gällande lagstiftning inom luftfartssektorn.

- Det finns ett stort behov av gemenskapsåtgärder på området, eftersom säkerhetsutredningarna är ett led i den strategi som syftar till att förhindra nya fartygsolyckor i Europeiska unionen.

6.1.2. *Åtgärder som vidtagits som följd av en interim-/efterhandsutvärdering (lärdom från tidigare erfarenheter)*

Ej tillämpligt.

6.1.3. *Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar*

Ej tillämpligt.

7. **BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING**

Ej tillämpligt.

8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSER

8.1. Mål och finansiella behov för förslaget: Ej tillämpligt.

Miljoner euro i åtagandebemyndiganden (avrundat till tre decimaler)

(Målens, åtgärdernas och resultatens rubriker skall anges)	Typ av åtgärder och resultat	Genomsnittliga kostnader	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 och senare		TOTALT	
			Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader
VERKSAMHETSMÅL nr 1 ⁹ ...																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
- Genomförande 2																
Åtgärd 2.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 1																
VERKSAMHETSMÅL nr 2																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 2																
VERKSAMHETSMÅL nr n																
Delsumma mål n																
TOTALA KOSTNADER																

⁹ Se redogörelse i punkt 5.3.

8.2. Administrativa utgifter

8.2.1. Antal och typ av personal

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser) (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Fast eller tillfälligt anställda ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personal som finansieras ¹¹ via artikel XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Övrig personal som finansieras ¹² via artikel XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTALT		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig: uppgifter

Genom det föreslagna direktivet utökas gemenskapens behörighet på sjösäkerhetsområdet. Det är nödvändigt att öka personalstyrkan med uppskattningsvis en halv A-tjänst för att säkerställa en korrekt uppföljning av direktivets genomförande.

8.2.3. Rekrytering (bland personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna)

- ☐ Tjänster som för närvarande är avsedda för förvaltning av det program som skall ersättas eller förlängas.
- ☐ Tjänster som på förhand har tillsatts inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- ☐ Tjänster som kommer att begäras inom ramen för det kommande förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget.
- ☒ Tjänster som skall omfördelas med hjälp av befintlig personal i förvaltningsfunktionen (intern omfördelning).
- ☐ Tjänster som krävs för år n men som inte planerats inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det året.

¹⁰ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

¹¹ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

¹² Denna kostnad ingår i referensbeloppet.

8.2.4. Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet
(XX 01 04/05 – Administrativa utgifter)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost (nummer och beteckning)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare	TOTALT
1. Tekniskt och administrativt stöd (inklusive personalkostnader i samband därmed)							0
Genomförandeorgan ¹³							0
Övrigt tekniskt och administrativt stöd							0
- internt							0
- externt							0
Totalt tekniskt och administrativt stöd							0

8.2.5. Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare
Fast och tillfälligt anställda (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Personal som finansieras via artikel XX 01 02 (extra- och kontraktsanställd personal, nationella experter osv.) (ange budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Summa personalkostnader och utgifter i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Beräkning – *Fast och tillfälligt anställda*

$$(108\,000\text{ €} * 0.5 = 54\,000\text{ €})$$

Beräkning – *Personal som finansieras via artikel XX 01 02*

Ej tillämpligt.

¹³ Hänvisa till den särskilda finansieringsöversikt som gäller för de berörda genomförandeorganen.

8.2.6. Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och senare	TOTALT
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Möten och konferenser	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Kommittéer ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informationssystem	0	0	0	0	0	0	0
2. Summa övriga administrativa utgifter (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Övriga utgifter av administrativ art (med hänvisning till budgetrubrik)	0	0	0	0	0	0	0
Summa administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)	0	0	0	0	0	0	0

* Påverkar inte aktuell budget för tjänsteresor.

Beräkning – *Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet*

Ej tillämpligt.

¹⁴ Ange typ av kommitté och grupp som den tillhör.