

Onsdag 24 september 2008

Utredning av olyckor i sjötransportsektorn *II**

P6_TA(2008)0444

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 24 september 2008 om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av 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 (5721/5/2008 – C6-0226/2008 – 2005/0240(COD))

(2010/C 8 E/40)

(Medbeslutandeförfarandet: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets gemensamma ståndpunkt (5721/5/2008 – C6-0226/2008) ⁽¹⁾,
- med beaktande av parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet ⁽²⁾, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2005)0590),
- med beaktande av artikel 251.2 i EG-fördraget,
- med beaktande av artikel 62 i arbetsordningen,
- med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism (A6-0332/2008).

1. Europaparlamentet godkänner den gemensamma ståndpunkten såsom ändrad av parlamentet.
2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

⁽¹⁾ EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 546.

P6_TC2-COD(2005)0240

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid andra behandlingen den 24 september 2008 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/.../EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 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 förslag,

Onsdag 24 september 2008

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) En hög allmän säkerhetsnivå bör upprätthållas inom sjötransporten i Europa och alla ansträngningar bör göras för att minska antalet sjöolyckor 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 resolution av den 21 april 2004 om ökad sjösäkerhet ⁽⁴⁾ uppmanar Europaparlamentet kommissionen att lägga fram ett förslag till direktiv om utredning av fartygsolyckor.
- (4) Enligt artikel 2 i Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 (nedan kallad "Unclos") 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 ska flaggstaterna låta en eller flera sakkunniga personer utreda vissa sjöolyckor eller navigeringsincidenter på det fria havet.
- (6) I regel I/21 i internationella konventionen av den 1 november 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad "Solas 74"), i internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och i internationella konventionen av den 2 november 1973 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 koden för genomförandet av bindande IMO-instrument, som utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.973(24) av den 1 december 2005 påminns det om att flaggstaterna är skyldiga att se till att sjösäkerhetsutredningar genomförs av sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss. Enligt den koden ska flaggstaterna dessutom kunna tillhandahålla sakkunniga utredare 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 utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.849(20) av den 27 november 1997 (nedan kallad "IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss") och som föreskriver att en gemensam metod ska användas vid säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss och att staterna ska samarbeta när de kartlägger de faktorer som bidrog till att olyckan eller tillbudet inträffade. Beaktas bör också IMO-församlingens resolution A.861(20) av den 27 november 1997 och IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78) av den 17 maj 2004, som innehåller en definition av färdskrivare (VDR).

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets *ståndpunkt* av den 25 april 2007 (EUT C 74, 20.3.2008, s. 546), rådets gemensamma *ståndpunkt* av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 23) och Europaparlamentets *ståndpunkt* av den 24 september 2008.

⁽⁴⁾ EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

Onsdag 24 september 2008

- (9) När medlemsstaterna leder utredningar av olyckor eller tillbud till sjöss bör de beakta riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor, som utgör en bilaga till IMO:s *juridiska kommittés* och internationella arbetsorganisationens styrelses resolution LEG.3(91) av den 27 april 2006 ¹.
- (10) Enligt rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av *roropassagerarfartyg* och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ⁽¹⁾ ska medlemsstaterna, inom ramen för sina 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 IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, leda varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss där ett *roropassagerarfartyg* eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat.
- (11) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen ⁽²⁾ ska medlemsstaterna följa bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss och se till att resultaten av en *utredning* offentliggörs så snart som möjligt efter det att den har avslutats.
- (12) Det är av största vikt att en säkerhetsutredning av olyckor och tillbud med inblandning av havsgående fartyg, eller av andra fartyg i hamnar eller i andra begränsade havsområden, genomförs på ett opartiskt sätt för att omständigheterna kring och orsakerna till sådana olyckor eller tillbud effektivt ska kunna fastställas. En sådan utredning bör därför genomföras av sakkunniga utredare under överinseende av ett oberoende organ eller institut **med permanenta beslutsfattande befogenheter** så att intressekonflikter undviks.
- (13) Medlemsstaterna bör, i enlighet med sin lagstiftning beträffande befogenheterna för de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, och i samarbete med dessa myndigheter, när så är lämpligt, se till att de som ansvarar för den tekniska undersökningen får genomföra sina uppgifter under bästa möjliga förutsättningar.
- (14) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras 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.
- (15) En medlemsstat får anförtro uppgiften att leda en säkerhetsutredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss (nedan kallad "säkerhetsutredning"), eller särskilda uppgifter som rör denna utredning, åt en annan medlemsstat om man gemensamt enats om detta.
- (16) Medlemsstaterna bör göra sitt bästa för att inte utkräva betalning för det bistånd som begärts inom ramen för säkerhetsundersökningar där två eller flera medlemsstater är inblandade. Om bistånd begärs av en medlemsstat som inte är inblandad i säkerhetsutredningen bör medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnaderna.
- (17) För att underlätta utredningar ska, enligt regel V/20 i Solas 74, 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. 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.

⁽¹⁾ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1. ¶.⁽²⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

Onsdag 24 september 2008

- (18) De uppgifter som tillhandahålls av ett färdskrivarsystem, och av annan elektronisk utrustning, kan användas både i efterhand, för att utreda orsakerna till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, 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.
- (19) ***Det är nödvändigt att utreda eller på annat sätt undersöka nödanrop från ett fartyg, eller information från annan källa, om att ett fartyg, eller personer från ett fartyg eller ombord på ett fartyg, riskerar att skadas, eller att det finns en allvarlig potentiell risk för att personer, fartygets struktur eller miljön kan komma till skada till följd av en händelse i samband med fartygets drift.***
- (20) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ⁽¹⁾ ska Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan kallad "byrån") i samarbete med medlemsstaterna utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av gemenskapslagstiftningen. När det gäller *säkerhetsutredningar* || 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.
- (21) I enlighet med förordning (EG) nr 1406/2002 ska byrån underlätta samarbetet när stöd ges av medlemsstaterna vid utredningar och vid analys av befintliga olycksrapporter.
- (22) ***Alla slutsatser som dragits vid analyser av befintliga olycksrapporter och som kan vara till nytta för att förhindra katastrofer i framtiden och förbättra sjösäkerheten i Europeiska unionen bör beaktas vid utvecklingen eller ändringen av gemensamma utredningsmetoder för utredning av sjöolyckor.***
- (23) Medlemsstaterna **och gemenskapen** bör vederbörligen beakta de säkerhetsrekommendationer som följer av en säkerhetsutredning.
- (24) Eftersom || syftet med en säkerhetsutredning är att förebygga olyckor och tillbud till sjöss, bör dessa sammanfattande *bedömningar* och *säkerhetsrekommendationer* under inga omständigheter avgöra ansvars- eller skuldfrågan.
- (25) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra sjösäkerheten i gemenskapen och på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av *direktivets* omfattning eller 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 detta mål.
- (26) 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 ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽²⁾.

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1. ||

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. ||

Onsdag 24 september 2008

- (27) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att ändra detta direktiv i syfte att införliva senare antagna ändringar av internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner och anta eller anpassa en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

I

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Syftet med detta direktiv är att förbättra sjösäkerheten och att förhindra förorening från fartyg, samt 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 i syfte att fastställa deras orsaker, och
 - b) säkerställa tillförlitlig rapportering om säkerhetsutredningar vid lämplig tidpunkt samt förslag till korrigerande åtgärder.
2. *Säkerhetsutredningar som inletts* enligt detta direktiv ska inte avgöra ansvars- eller skuldfrågan. Medlemsstaterna ska emellertid se till att utredningsorganet inte avstår från att lämna en fullständig rapport om orsakerna till olyckan eller tillbudet av den anledningen att man utifrån resultaten kan dra slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på sådana sjöolyckor, tillbud **och nödanrop** till sjöss som
 - a) berör fartyg som för en medlemsstats flagg,
 - b) inträffar inom medlemsstaternas territorialhav och inre vatten enligt definitionen i Unclos, eller
 - c) är av annat väsentligt intresse för medlemsstaterna.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på sådana olyckor, tillbud **och nödanrop** till sjöss 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,
 - b) fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion samt nöjes- och fritidsbåtar som inte används i handelssyfte, 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 15 meter,
 - e) fasta oljeborrplattformar till sjöss.

Onsdag 24 september 2008

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. "IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss": den kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.849(20) av den 27 november 1997 (i uppdaterad version).
2. Följande begrepp ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss:
 - a) "sjöolycka".
 - b) "mycket allvarlig olycka".
 - c) "tillbud till sjöss".
 - d) "säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss".
 - e) "stat med ansvar för utredningen".
 - f) "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. "roropassagerarfartyg" och "höghastighetspassagerarfartyg": fartyg i enlighet med definitionerna i artikel 2 i direktiv 1999/35/EG.
5. "färdskrivare (nedan kallad "VDR")": utrustning i enlighet med definitionen i IMO-församlingens resolution A.861(20) och IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78).
6. **"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.**
7. "säkerhetsrekommendation": med säkerhetsrekommendation, **inbegripet förslag om registrering och kontroll**, avses antingen
 - a) ett förslag som utredningsorganet i den stat som genomför eller ansvarar för en säkerhetsutredning lämnar på grundval av information som erhållits genom utredningen, eller i lämpliga fall,
 - b) ett förslag som kommissionen lämnar, **med bistånd från sjösäkerhetsbyrån**, på grundval av en abstrakt dataanalys **och resultaten av de säkerhetsutredningar som gjorts.**

Artikel 4

Säkerhetsutredningens status

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med sina rättssystem fastställa rättslig status för *säkerhetsutredningar* på ett sådant sätt att *de* kan genomföras så effektivt och snabbt som möjligt.

Medlemsstaterna ska i enlighet med sin lagstiftning, och, vid behov, i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen se till att säkerhetsutredningarna

- a) är oberoende av straffrättsliga eller andra parallella utredningar som genomförs för att avgöra ansvar eller skuld, **samtidigt som det är tillåtet att använda de sammanfattande bedömningar eller rekommendationer som följer av säkerhetsutredningar som inletts enligt detta direktiv endast vid rättsliga utredningar**, och

Onsdag 24 september 2008

- b) inte förhindras i onödan, avbryts eller försenas på grund av sådana utredningar.
2. Medlemsstaternas regler ska, i enlighet med den permanenta samarbetsstruktur som avses i artikel 10, inbegripa bestämmelser som gör det möjligt att
- a) samarbeta i och ge ömsesidigt bistånd till säkerhetsutredningar som leds av andra medlemsstater, eller att anförtro ledningen av en sådan utredning åt en annan medlemsstat i enlighet med artikel 7, och
- b) samordna deras utredningsorgans verksamhet i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.

Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat ska se till att en säkerhetsutredning genomförs av det utredningsorgan som avses i artikel 8 efter **allvarliga eller** mycket allvarliga sjöolyckor
- a) där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat, oavsett olycksplatsen,
- b) som inträffar inom medlemsstatens territorialhav och inre vatten enligt definitionen i Unclos, oberoende av de olycksdrabbade fartygens flagg, eller
- c) som är av väsentligt intresse för medlemsstaten, oavsett olycksplatsen och de olycksdrabbade fartygens flagg.
2. Utredningsorganet **enligt artikel 8** ska **inte bara utreda allvarliga och mycket allvarliga olyckor utan – efter ett första fastställande av fakta – också** avgöra om **det krävs** en säkerhetsutredning **efter mindre allvarliga sjöolyckor**, tillbud till sjöss **eller nödanrop**.

Utredningsorganet ska vid sitt beslut ta hänsyn till hur allvarlig olyckan eller tillbudet är, vad för slag av fartyg och/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 ska 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 *detta utredningsorgan* anser vara lämpligast för att direktivets syften ska kunna uppnås och i syfte att förebygga framtida olyckor och tillbud.

4. Säkerhetsutredningarna ska 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. Kommissionen ska anta eller ändra denna metod inom ramen för detta direktiv.

Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i *artikel 19.3*.

Kommissionen **ska beakta slutsatserna av olycksrapporter och de säkerhetsrekommendationer de innehåller i samband med ändringar av den gemensamma metoden**.

5. En säkerhetsutredning ska inledas så snart det är praktiskt möjligt efter det att sjöolyckan eller tillbudet till sjöss har inträffat **och under alla omständigheter senast två månader efter att sjöolyckan eller tillbudet inträffat**.

Onsdag 24 september 2008

Artikel 6

Underrättelseskyldighet

Varje medlemsstat ska inom ramen för sitt rättssystem 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

Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar

1. **Om en allvarlig eller mycket allvarlig olycka är av väsentligt intresse för** två eller fler medlemsstater ska dessa medlemsstater **utan dröjsmål** enas om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen. **Om de inte kan enas om vilken medlemsstat som ska ha ansvar för utredningen, ska kommissionen fatta beslut i frågan, på grundval av ett yttrande från sjösäkerhetsbyrån, och detta beslut ska genomföras utan dröjsmål.**

2. Utan hinder av punkt 1 ska varje medlemsstat fortsätta att ansvara för *en säkerhetsutredning* och samordningen med andra medlemsstater med väsentligt intresse till dess att **de antingen** || enats om vilken medlemsstat som ska ha ansvar för utredningen **eller kommissionen fattat beslut om detta.**

3. En medlemsstat får, utan att det påverkar dess skyldigheter enligt detta direktiv och internationell rätt, från fall till fall, efter ömsesidig överenskommelse anförtro ledningen av en säkerhetsutredning åt en annan medlemsstat, eller särskilda uppgifter som rör genomförandet av en sådan utredning.

4. När ett *roropassagerarfartyg* eller ett *höghastighetspassagerarfartyg* är inblandat i en sjöolycka, ett tillbud **eller ett nödanrop** till sjöss, ska säkerhetsutredningen inledas av den medlemsstat på vars territorialhav eller inre vatten enligt definitionen i Unclos olyckan, tillbudet *eller nödanropet* sker eller, om olyckan eller tillbudet sker på annat vatten, av den medlemsstat som fartyget besökte senast. Denna medlemsstat ska vara ansvarig för säkerhetsutredningen och samordningen med övriga medlemsstater med väsentligt intresse till dess att **de antingen** || enats om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen **eller kommissionen fattat beslut om detta.**

Artikel 8

Utredningsorgan

1. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsutredningar genomförs under **ansvar av** ett opartiskt och permanent **utredningsorgan som fortlöpande förfogar över nödvändiga befogenheter och som ska bestå** av sakkunniga utredningsledare med **lämplig** kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss.

|| Utredningsorganet ska vara **funktionellt** oberoende av **framför allt de nationella myndigheter som har ansvar för sjövärdighet, certifiering, inspektion, bemanning, navigationssäkerhet, underhåll, sjötrafikkontroll, hamnstatskontroll och kusthamnsverksamhet, organ som gör utredningar för att fastställa ansvar eller övervaka efterlevnaden av gällande lag, och** varje annan part vars intressen skulle kunna råka i konflikt med **dess uppgifter.**

Inlandsstater som inte har fartyg som för deras flagg ska bestämma en oberoende kontaktpunkt som ska samarbeta i *säkerhetsutredningen* enligt artikel 5.1 c.

2. Utredningsorganet ska se till att de enskilda utredarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet på de ämnesområden som ingår i deras normala utredningsuppgifter. Utredningsorganet ska dessutom sörja för att lämplig expertis är lätt tillgänglig vid behov.

Onsdag 24 september 2008

3. Utredningsorganet får 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. Medlemsstaterna ska inom ramen för sina respektive nationella rättssystem, se till att utredarna i det egna utredningsorganet, eller det utredningsorgan åt vilket säkerhetsutredningen har anförtrotts, i tillämpliga fall, i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, ha rätt att
- a) få fri tillgång till alla relevanta områden eller olycksplatser och alla fartyg, vrak eller strukturer, inklusive last, utrustning och vrakdelar,
 - b) säkerställa omedelbart upptagande av bevismaterial och kontrollerad sökning efter och bortforsling av vrak, vrakdelar eller andra delar och ämnen för undersökning eller analys,
 - c) kräva undersökning eller analys av de föremål som avses i b, och att få fri tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller analyser,
 - d) få fri tillgång till, kopiera och använda all relevant information och registrerad data, inklusive VDR-data, som rör fartyg, resa, last, besättning eller andra personer, föremål, förhållanden eller omständigheter,
 - e) få fri tillgång till resultaten från undersökningen av dödsoffers kroppar eller från prover från dödsoffers kroppar,
 - f) begära och få fri tillgång till resultaten från undersökningen av personer som var inblandade i driften av fartyget, och varje annan relevant person, eller från prover som tagits från sådana personer,
 - g) höra vittnen utan att personer vars intressen kan anses hindra säkerhetsutredningen är närvarande,
 - h) 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) begära bistånd från respektive stats relevanta myndigheter, inklusive flagg- och hamnstaternas besiktningspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänst, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.
5. Utredningsorganet ska omgående och när som helst kunna reagera på underrättelser om en olycka och ska kunna få tillräckliga resurser för att kunna bedriva sin verksamhet på ett oberoende sätt. Organets utredare ska 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

Icke-offentliggörande av uppgifter

Medlemsstaterna ska, inom ramen för sina rättssystem, se till att följande uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än säkerhetsutredningssyften ¶:

- a) Alla vittnesmål och andra uttalanden, redogörelser och anteckningar som utredningsorganet har inhämtat eller fått under säkerhetsutredningens gång.

Onsdag 24 september 2008

- 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.

Medlemsstaterna ska dessutom se till att vittnesmål vid säkerhetsutredningar eller annan information som vittnen tillhandahållit inte ställs till förfogande för myndigheter i tredjeländer för att förhindra att utsagorna eller informationen används vid brottsutredningar i dessa länder.

Artikel 10

En permanent samarbetsstruktur

1. Medlemsstaterna ska i nära samarbete med kommissionen upprätta en permanent samarbetsstruktur som ger deras respektive utredningsorgan möjlighet att samarbeta med varandra i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.
2. Den permanenta samarbetsstrukturens arbetsordning och de nödvändiga organisationsarrangemangen ska fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.
3. Medlemsstaternas utredningsorgan ska inom ramen för samarbetsstrukturen särskilt enas om vilka samarbetsformer som är bäst för att man ska kunna
 - a) göra det möjligt för utredningsorganen att 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) **införa snabba varningssystem i fall av olyckor eller tillbud.**
 - f) fastställa sekretessregler, med hänsyn till nationella bestämmelser, för utbyte av vittnesmål och databehandling, och andra uppgifter som avses i artikel 9, ■
 - g) i tillämpliga fall ge enskilda utredare relevant utbildning,
 - h) främja samarbete på de områden som omfattas av detta direktiv med tredjeländers utredningsorgan 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, ska den medlemsstaten ge de uppgifter i dess besittning som kan vara av betydelse för säkerhetsutredningen till det utredningsorgan som gör utredningen.

Onsdag 24 september 2008

Artikel 11

Kostnader

1. Om säkerhetsutredningar inbegriper två eller fler medlemsstater ska de respektive verksamheterna vara kostnadsfria.
2. Om bistånd begärs från en medlemsstat som inte är inblandad i säkerhetsutredningen ska medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnaderna.

Artikel 12

Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse

1. Medlemsstaterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta i säkerhetsutredningar med tredjeländer med väsentligt intresse.
2. Tredjeländer med väsentligt intresse ska, efter ömsesidig överenskommelse och när som helst under utredningens gång, tillåtas medverka i en säkerhetsutredning under ansvar av en medlemsstat i enlighet med detta direktiv.
3. En medlemsstats samarbete i en säkerhetsutredning som genomförs av ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka genomförandet av och uppfyllandet av rapporteringskraven för säkerhetsutredningar enligt detta direktiv. Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en säkerhetsutredning där en eller flera medlemsstater är inblandade kan medlemsstaterna besluta att inte genomföra en parallell säkerhetsutredning under förutsättning att den säkerhetsutredning som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med IMO-koden för utredningar av sjöolyckor.

Artikel 13

Bevarande av bevis

Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att de som berörs av sjöolyckor och tillbud till sjöss 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 säkerhetsutredningen av olyckan manipuleras,
- d) skyndsamt ta upp och bevara alla bevis som behövs för en säkerhetsutredning.

Artikel 14

Olycksrapporter

1. Säkerhetsutredningar som genomförs enligt detta direktiv ska offentliggöras i form av en rapport enligt en mall som fastställs av behörigt utredningsorgan och enligt relevanta avsnitt i bilaga I.

Utredningsorganen kan besluta att en säkerhetsutredning som inte avser en **allvarlig eller** mycket allvarlig sjöolycka och vars resultat inte kan bidra till att förhindra framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss ska utmynnas i en förenklad rapport som ska offentliggöras.

Onsdag 24 september 2008

2. Utredningsorganen ska göra sitt yttersta för att göra rapporten enligt punkt 1 tillgänglig för allmänheten, **och särskilt för hela sjöfartssektorn som vid behov ska erhålla särskilda sammanfattande bedömningar och rekommendationer** inom tolv månader från dagen för olyckan. Om slutrapporten inte kan bli klar inom denna tid ska en delrapport offentliggöras inom tolv månader från dagen för olyckan.

3. Utredningsorganet i staten med ansvar för utredningen ska skicka ett exemplar av slutrapporten, den förenklade rapporten eller delrapporten till kommissionen. Utredningsorganet ska ta hänsyn till eventuella synpunkter från kommissionen **om förbättring av rapporternas** kvalitet på det sätt som är lämpligast för att direktivets syfte ska kunna uppnås.

4. Kommissionen ska vart tredje år lägga fram en rapport för Europaparlamentet som tillhandahåller information om såväl graden av genomförande och efterlevnad av detta direktiv som de ytterligare åtgärder som anses vara nödvändiga i ljuset av de rekommendationer som ingår i den rapporten.

Artikel 15

Säkerhetsrekommendationer

1. Medlemsstaterna ska se till att adressaterna vederbörligen beaktar utredningsorganens säkerhetsrekommendationer och, i lämpliga fall, att rekommendationerna följs upp på lämpligt sätt i enlighet med gemenskapslagstiftningen och internationell rätt.

2. I lämpliga fall ska ett utredningsorgan eller kommissionen, **med bistånd från sjösäkerhetsbyrån**, utarbeta säkerhetsrekommendationer på grundval av en abstrakt dataanalys **och resultaten av de säkerhetsutredningar som gjorts.**

3. En säkerhetsrekommendation får under inga omständigheter avgöra skuld- eller ansvarsfördelning i samband med en olycka.

Artikel 16

Förvarning

Utan att det påverkar dess rätt att lämna en förvarning ska en medlemsstats utredningsorgan när som helst under en säkerhetsutredning, om den anser att det krävs ett snabbt ingripande på gemenskapsnivå för att nya olyckor ska kunna förebyggas, utan dröjsmål underrätta kommissionen om behovet av en förvarning.

Vid behov ska kommissionen sända ett varningsmeddelande till ansvariga myndigheter i alla övriga medlemsstater, sjöfartsindustrin och alla andra berörda.

Artikel 17

Europeiska databasen för sjöolycksutredningar

1. Data om sjöolyckor och tillbud till sjöss ska lagras och analyseras med hjälp av en elektronisk databas på europeisk nivå som ska läggas upp av kommissionen, kallad Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (*European Marine Casualty Information Platform, Emcip*).

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilka **myndigheter som ska ha rätt att ha tillgång till databasen.**

Onsdag 24 september 2008

3. Medlemsstaternas utredningsorgan ska anmäla sjöolyckor och tillbud till sjöss till kommissionen med användning av mallen i bilaga II. De ska också ge kommissionen data från säkerhetsutredningar i enlighet med Emcip-systemet.
4. Kommissionen och medlemsstaterna ska utveckla databassystemet och en metod för uppgiftsrapportering inom lämplig tidsfrist.

Artikel 18

Rättvis behandling av sjöfolk

Medlemsstaterna ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, följa de relevanta föreskrifterna i IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor.

Artikel 19

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som har inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 och artikel 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 ska vara två månader.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 20

Ändringsbefogenheter

Kommissionen får 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.

Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i *artikel 19.3*.

I enlighet med samma förfarande får kommissionen också ändra bilagorna.

Ändringar i IMO-koden för utredningar av sjöolyckor får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

Artikel 21

Ytterligare åtgärder

Ingenting i detta direktiv ska 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 ***direktivets*** syfte ***eller unionens mål*** uppnås,

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1. ||.

Onsdag 24 september 2008

Artikel 22

Sanktioner

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

Artikel 23

Ändringar i befintliga rättsakter

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

Artikel 24

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... (*). ***De ska 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 ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

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

Artikel 25

Ikraftträdande

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

Artikel 26

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

(*) EUT: 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Onsdag 24 september 2008

BILAGA I

INNEHÅLLET I SÄKERHETSUTREDNINGSRAPPORTEN

Förord

Förordet ska ange att säkerhetsutredningen har ett enda syfte, att en säkerhetsrekommendation under inga omständigheter ger upphov till någon presumption 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 ska innehålla basfakta om sjöolyckan eller tillbudet till sjöss: Vad hände, 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 ska vara uppdelad i ett antal olika avsnitt som ger tillräcklig information som utredningsorganet anser vara fakta, tjäna som underlag för analysen och underlätta förståelsen.

Följande avsnitt ska särskilt innehålla följande uppgifter:

2.1 Fartygets data

Flaggstat/fartygsregister

Identitet

Viktigaste egenskaper

Ägarförhållanden och ledning

Konstruktion

Säkerhetsbesättning

Godkänd last

2.2 Uppgifter om resan

Anlöpshamnar

Typ av resa

Lastuppgifter

Bemannning

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, m. m.)

Onsdag 24 september 2008

2.4 Inblandning av kustmyndighet, räddningsinsatser

Vem var inblandad?

Vilka hjälpmedel användes?

Hur snabbt var ingripandet?

Vilka åtgärder vidtogs?

Vad uppnåddes?

3. Beskrivning

I denna del ska 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 ska vara så lång att den omfattar alla incidenter som direkt bidrog till sjöolyckan/tillbudet. Denna del ska också omfatta alla relevanta detaljer om den säkerhetsutredning som genomförts, däribland resultaten av granskningar och prov.

4. Analys

Denna del ska 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 säkerhetsutredningen, och kommentarer till alla säkerhetsåtgärder som eventuellt redan har vidtagits för att undvika 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 ska 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 ska innehålla en sammanställning av de konstaterade olycksfaktorer och skyddsbrister (material, funktioner, märkning eller rutiner) för vilka man bör ta fram säkerhetsåtgärder för att undvika sjöolyckor.

6. Säkerhetsrekommendationer

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

Säkerhetsrekommendationerna ska, för att sjöolyckor ska kunna undvikas, 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 lämnats, eller eventuella säkerhetsåtgärder som vidtagits under säkerhetsutredningens gång.

Onsdag 24 september 2008

7. Tillägg

I tillämpliga fall ska 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 SKA LÄMNAS I ANMÄLAN OM SJÖOLYCKOR OCH TILLBUD TILL SJÖSS

(Del av Europeiska databasen för sjöolycksutredningar – Emcip)

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

01. Ansvarig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstatens utredare
03. Medlemsstatens funktion
04. Berörd kuststat
05. Antal stater med väsentligt intresse
06. Stater med väsentligt intresse
07. Anmälände 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.** Reseetapp
- 24.** Fartygets verksamhet
- 25.** Plats ombord
- 26.** Omkomna:
 - Besättning
 - Passagerare
 - Övriga
- 27.** Allvarligt skadade:
 - Besättning
 - Passagerare
 - Övriga
- 28.** Föreoreningar

Onsdag 24 september 2008

- 29. Fartygsskador
- 30. Lastskador
- 31. Övriga skador
- 32. Kort beskrivning av sjöolyckan/tillbudet

Transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss ***II

P6_TA(2008)0445

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 24 september 2008 om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (6389/2/2008 – C6-0227/2008 – 2005/0241(COD))

(2010/C 8 E/41)

(Medbeslutandeförfarandet: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets gemensamma ståndpunkt (6389/2/2008 – C6-0227/2008) ⁽¹⁾,
 - med beaktande av parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet ⁽²⁾, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2005)0592),
 - med beaktande av kommissionens ändrade förslag (KOM(2007)0645),
 - med beaktande av artikel 251.2 i EG-fördraget,
 - med beaktande av artikel 62 i arbetsordningen,
 - med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism (A6-0333/2008).
1. Europaparlamentet godkänner den gemensamma ståndpunkten såsom ändrad av parlamentet.
 2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

⁽¹⁾ EUT C 190 E, 29.7.2008, s. 17.

⁽²⁾ EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 562.

P6_TC2-COD(2005)0241

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid andra behandlingen den 24 september 2008 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2008 om transportörens skadeståndsansvar i samband med en olycka vid passagerarbefordran till sjöss

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2, med beaktande av kommissionens förslag,