



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av
olyckor i sjötransportsektorn**

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Detta förslag avser en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 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/EG¹.

I direktiv 2009/18/EG (nedan kallat *direktivet*) föreskrivs ett system för säkerhetsutredningar för att dra lärdom av sjöolyckor och förhindra att de upprepas. Sjöolyckor som omfattas av direktivet undersöks för att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön.

Som en del av sitt program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (*Refit-programmet*) och agendan för bättre lagstiftning, genomförde kommissionen en efterhandsutvärdering² och en kontroll av sjötransporternas ändamålsenlighet³ under 2018. I dessa drogs slutsatsen att direktivet visserligen till stor del har uppnått sina mål och gett EU mervärde, men att det behöver uppdateras och förbättras något. Det allmänna målet med översynen av direktivet är att förbättra sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön. EU:s nuvarande regelverk bör uppdateras för att i) behålla EU:s regler där så är nödvändigt och proportionellt, ii) säkerställa att de genomförs korrekt, och iii) undanröja eventuell överlappning av skyldigheter och inkonsekvens mellan rättsakter som har kopplingar till varandra. Det övergripande målet är att tillhandahålla en tydlig, enkel och aktuell rättslig ram som höjer den allmänna säkerhetsnivån.

För fartyg i internationell trafik, vilket omfattar resor mellan medlemsstater, gäller internationella konventioner och vissa EU-regler. Skyldigheten att utreda sjöolyckor eller navigeringsincidenter har sitt ursprung i Förenta nationernas havsrättskonvention⁴ (Unclos) som ålägger flaggstaten en skyldighet att genomföra en utredning.

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har därför utarbetat IMO-koden för utredning av olyckor⁵. Enligt koden ska en säkerhetsutredning genomföras av olyckor som inbegriper total förlust av fartyget, dödsfall eller allvarliga skador på miljön. Det rekommenderas också att ett berört fartygs flaggstat utreder andra sjöolyckor och tillbud, om det anses sannolikt att den därigenom skulle kunna tillhandahålla information som kan användas för att förhindra framtida olyckor.

EU:s åtgärder på sjösäkerhetsområdet både kompletterar och genomför den internationella ramen. Införlivandet av IMO:s regler i EU:s rättssystem gör det möjligt att väcka talan vid EU-domstolen för att säkerställa att de efterlevs på ett enhetligt sätt i hela EU.

Direktivet går längre än IMO-koden för olyckor genom att ålägga medlemsstaterna att inrätta oberoende organ för utredning av olyckor och att i sin nationella lagstiftning föreskriva att dessa organ

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

² SWD(2018) 232 final.

³ SWD(2018) 228 final.

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁵ Koden för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss (kod för utredning av olyckor).

ska underrättas om sjöolyckor och tillbud till sjöss⁶. Organen för utredning av olyckor ska utreda olyckor beroende på hur allvarliga de är och för ”mycket allvarliga sjöolyckor”⁷ krävs en obligatorisk utredning. De fartygstyper som omfattas av direktivet har en bredare definition än de som omfattas av IMO-texten, och inbegriper fiskefartyg med en längd på 15 meter och över samt nöjes- och fritidsbåtar under vissa omständigheter. I direktivet föreskrivs också att en gemensam metod ska följas vid genomförandet av utredningar och villkoren för att genomföra parallella/gemensamma utredningar specificeras. Enligt direktivet ska organen för utredning av olyckor publicera rapporter om de utredningar som har genomförts (säkerhetsutredningsrapporter). De ska också underrätta kommissionen om sjöolyckor och tillbud till sjöss via Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (*European Marine Casualty Information Platform, Emcip*) som inrättats och underhålls av Europeiska sjösäkerhetsbyrån⁸ (Emsa) för detta ändamål.

Vid 2018 års kontroll av sjötransporternas ändamålsenlighet inom ramen för Refit underströks behovet av att säkerställa konsekvensen i regelverket i samtliga medlemsstater samt att se till att internationella skyldigheter efterlevs på ett enhetligt och harmoniserat sätt. Brister i det nuvarande direktivet och i medlemsstaternas genomförande av det till följd av utmaningar gällande resurser, personal och expertis rapporterades allmänt som ett problem.

Förutom att direktivet behöver uppdateras för att beakta rättsliga, miljömässiga och tekniska förändringar som har inträffat sedan det antogs, måste även hänsyn tas till de lärdomar som har dragits sedan dess genomförande. I efterhandsutvärderingen påpekades att regelverket om sjösäkerhet inte är tillämpligt för en viss kategori av fartyg (fiskefartyg) som är verksamma i EU:s vatten och de betydande säkerhetsproblemen för denna fartygstyp togs också upp.

Ett förslag till ändring av direktiv 2009/18/EG har utarbetats mot bakgrund av resultaten av efterhandsutvärderingen och kontrollen av sjötransporternas ändamålsenlighet, och med det allmänna målet att förbättra säkerheten och miljöskyddet och samtidigt förenkla EU:s regelverk och hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina internationella och EU-rättsliga skyldigheter. De specifika målen med översynen är följande:

- Skydda fiskefartyg, besättning och miljö. Mindre fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter, omfattas inte av direktivets nuvarande tillämpningsområde, vilket innebär att olyckor som involverar dödsfall och förlust av fartyg inte utreds på ett systematiskt och harmoniserat sätt i hela Europeiska unionen.
- Förtydliga definitioner och lagtext så att medlemsstaternas organ för utredning av olyckor utreder alla olyckor som behöver utredas i tid och på ett harmoniserat sätt.
- Förbättra kapaciteten för organen för utredning av olyckor att genomföra (och rapportera om) olycksutredningar i tid, på ett initierat och oberoende sätt – inbegripet när det gäller förnybara och koldioxidsnåla bränslen och tekniker.

⁶ Denna skyldighet omfattar olyckor och tillbud som inbegriper fartyg som för en medlemsstats flagg eller sker inom medlemsstaternas territorialhav och inre vatten eller är av annat väsentligt intresse för medlemsstaterna. Territorialhavet är ett område kustvatten som sträcker sig högst 12 sjömil (22 km) från en kuststats baslinje (vanligtvis medellågvattenlinjen). Inre vatten är de vatten som ligger på landsidan av baslinjen för ett lands territorialvatten. Inre vatten kan omfatta floder och kanaler samt olika typer av hamnar (artikel 6 i direktivet om utredning olyckor).

⁷ Enligt definitionen i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss – som avses i artikel 3.2 b i direktivet om utredning av olyckor.

⁸ www.emsa.europa.eu

- Uppdatera ett antal definitioner och hänvisningar till relevant EU-lagstiftning och IMO:s bestämmelser för att säkra tydlighet och enhetlighet.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom politikområdet**

Förslaget är helt förenligt med direktiv 2009/16/EG⁹ om hamnstatskontroll och direktiv 2009/21/EG¹⁰ om flaggstatsförpliktelser. De tre direktiven – som alla ändras samtidigt – måste stämma överens med varandra, och varje föreslagen ändring av ett direktiv måste ta hänsyn till de två andra direktiven och det bredare internationella regelverket. Lärdomar från säkerhetsutredningar och säkerhetsrekommendationer härifrån kan hjälpa flaggstater och erkända organisationer som agerar för deras räkning att förbättra säkerhetsprofilen för de fartyg som de ansvarar för.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget ingår som en del i kommissionens Refit-program och bidrar till agendan för bättre lagstiftning genom att det säkerställer att den befintliga lagstiftningen är enkel och tydlig, inte leder till onödig börda och håller jämna steg med den politiska, sociala och tekniska utvecklingen. Detta förslag till ändring, samt förslagen till ändring av de andra sjösäkerhetsdirektiven, är också en del av och har ett betydande samspel med det större regelverket om sjösäkerhet, som omfattar delar som EU:s övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (SafeSeaNet)¹¹, Emsas inrättandeförordning¹², direktivet om säkerhet för fiskefartyg¹³, EU:s lagstiftning om erkända organisationer^{14,15}, ramdirektivet om en marin strategi och annan EU-lagstiftning på miljöområdet¹⁶.

Förslaget är förenligt med och bidrar till EU:s mål att senast 2050 uppnå klimatneutralitet i enlighet med artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119¹⁷ där EU:s ram för att uppnå klimatneutralitet inrättas.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för ändringsdirektivet är artikel 100.2 i EUF-fördraget, vari åtgärder för att förbättra transportsäkerheten och särskilda bestämmelser för sjötransport föreskrivs.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Eftersom internationella instrument för utredning av olyckor inom sjötransportsektorn omfattas av EU:s exklusiva behörighet enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget, är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig

⁹ EUT L 131, 28.5.2009, s.57.

¹⁰ EUT L 131, 28.5.2009, s.132.

¹¹ Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (EUT L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹² EUT L 208, 5.8.2002, s. 1.

¹³ EUT L 34, 9.2.1998, s. 1.

¹⁴ Förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11) och direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47).

¹⁵ EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.

¹⁶ T.ex. direktiv 92/43/EEG (*habitatdirektivet*), direktiv 2009/147/EG (*EU:s fågeldirektiv*), direktiv (EU) 2019/904 (*direktivet om plast för engångsbruk*).

¹⁷ EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

vare sig på dessa instrument eller på EU-regler för genomförande av dessa avtal. Även om så inte vore fallet skulle medlemsstater som agerar individuellt inte kunna ta itu med alla identifierade problem, och om de försökte göra det skulle det leda till en fragmentering av lagstiftningen och en potentiell snedvridning av den inre marknaden. Det finns behov av åtgärder från EU:s sida för att undvika en fragmentering av lagstiftningen.

Alla medlemsstater berörs av direktivet i egenskap av flaggstater, kuststater eller stater med väsentligt intresse.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget har utarbetats för att hålla jämna steg med den senaste internationella utvecklingen och för att hantera resultaten av de Refit-åtgärder som nämns ovan. Kommissionen har också gjort en konsekvensbedömning för att identifiera och utvärdera alternativa åtgärder för att uppnå samma mål.

Syftet med den föreslagna ändringen är att förbättra sjösäkerheten. Detta kommer att uppnås genom utredning av olyckor och lärdomar från dem för att förhindra att liknande olyckor inträffar i framtiden. Det anses vara proportionerligt att utvidga tillämpningsområdet till att omfatta vissa typer av olyckor där mindre fiskefartyg är inblandade. De extra kostnader som krävs för att organ för utredning av olyckor ska kunna utreda mycket allvarliga sjöolyckor som involverar fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter verkar vara begränsade, särskilt jämfört med de potentiella förbättringarna av säkerheten. Ändringen kommer att säkerställa att den nuvarande höga säkerhetsnivån inte äventyras och bör förbättra säkerheten inom fiskerisektorn.

- **Val av instrument**

Eftersom enbart direktiv 2009/18/EG är föremål för flera ändringar är ett ändringsdirektiv det lämpligaste rättsliga instrumentet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kontrollen av ändamålsenligheten visade att direktivets huvudmål uppfylls överlag och att de fortfarande är mycket relevanta. Utan direktivet om utredning av olyckor är det osannolikt att de 16 organen för utredning av olyckor som har inrättats sedan 2009 skulle ha inrättats. Före 2009 genomförde de flesta stater i första hand utredningar för lagföring, om de överhuvudtaget genomförde några. Inrättandet av organ för utredning av olyckor har främjat olycksutredningar av säkerhetsskäl, med tonvikt på oberoende och utarbetande av säkerhetsrekommendationer för att förebygga olyckor. Utvärderingen visade dessutom att direktivet ger en enhetlig ram för utredning av sjöolyckor och därmed säkerställer att olycksutredningar genomförs på ett enhetligt och harmoniserat sätt i hela EU.

Direktivets obligatoriska karaktär har lett till en harmoniserad rapportering av olyckor och tillbud, eftersom en uppsättning standardkrav måste uppfyllas. Den övergripande slutsatsen av utvärderingen på grundval av bedömningen av relevans, ändamålsenlighet, effektivitet, samstämmighet och EU-mervärde var att direktivet i stort sett har uppfyllt förväntningarna och medfört fördelar för hela EU.

Brister i den nuvarande strategiska ramen på grund av bristande resurser, personal och expertis uppgavs dock allmänt vara problematiska.

- **Samråd med berörda parter**

De viktigaste samråden omfattade följande:

- Tre intervjuomgångar med företrädare för berörda parter på EU-nivå, som anordnades av den konsult som ansvarade för den externa stödstudien och som pågick periodvis från februari 2021 till november 2021 för att samla in specifik information, särskilt för att stödja och finslipa den övergripande problemdefinitionen och möjliga alternativ.
- En riktad undersökning för parterna som anordnades av den konsult som ansvarade för den externa stödstudien och som pågick från juni till november 2021 för att samla in specifik information, särskilt för att finslipa problemdefinitionen, referensscenariot och, där så var möjligt, bedöma effekterna av möjliga politiska åtgärder.
- Ytterligare samrådsaktiviteter som anordnades av GD Transport och rörlighet och den konsult som ansvarade för den externa stödstudien för att samla in synpunkter från medlemsstaterna och berörda parter om de olika politiska åtgärderna och även för att validera stödstudiens framväxande och slutliga resultat för konsekvensbedömningen vars syfte var att kvantifiera effekterna. Denna verksamhet ägde rum under möten i EU:s kommitté för social dialog om sjötransporter (16 april 2021, 23 september 2021 och 16 december 2021), EU:s branschvisa dialogkommitté för havsfiske (29 januari 2021, 8 mars 2021 och 16 november 2021), EU:s kommitté för social dialog om hamnar (19 november 2021), möten för den permanenta samarbetsstrukturen för organen för utredning av olyckor (10 mars 2021, 18 juni 2021, 29 augusti 2021, 22 september 2021 och 7 oktober 2021), ett informellt möte mellan EU:s och EES-ländernas sjöfartsdirektörer (30 november 2021) och möten i EU-kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (17 maj 2021 och 11 november 2021). En avslutande valideringsworkshop för att validera slutsatserna från den stödstudie där företrädare för medlemsstaterna och industrin deltog anordnades också (den 20 januari 2022).
- Med tanke på ärendets mycket tekniska karaktär genomfördes inget öppet offentligt samråd. Allmänheten erbjöds dock möjlighet att lämna synpunkter på initiativet via ett tillkännagivande på GD Transport och rörlighets webbplats och en särskild funktionsbrevlåda. Ett bidrag inkom från en redarorganisation för olycksutredningar som välkomnade minskningen av den administrativa bördan och det eventuella stödet till organ för utredning av olyckor från Emsa.

Den information som samlades in från parterna var avgörande för att kommissionen skulle kunna finslipa utformningen av de olika alternativen för att bedöma deras ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser, jämföra dem och avgöra vilket alternativ som sannolikt skulle maximera förhållandet mellan nytta och kostnader för samhället och säkerställa en mer ändamålsenlig och effektiv mekanism för att utreda sjöolyckor i hela EU. Resultaten från dessa processer kompletterade den skrivbordsundersökning som genomfördes som en del av den externa stödstudien.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Denna översyn bygger främst på de uppgifter som samlades in under efterhandsutvärderingen 2018 och den kontroll av sjötransporternas ändamålsenlighet som har nämnts tidigare.

Utöver de insamlade uppgifterna och samrådet krävdes synpunkter från tekniska och juridiska experter vid utarbetandet av detta förslag, för den konkreta utformningen av tekniska definitioner och tydligt formulerade lagar. Denna sakkunskap samlades in inom kommissionen, Emsa och den permanenta

samarbetsstrukturen för organ för utredning av olyckor. Närmare uppgifter finns i det arbetsdokument som åtföljer förslaget.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget bygger på resultaten av en konsekvensbedömning som baserades på en stödstudie som genomfördes av en extern konsult med särskild kunskap på detta område.

I konsekvensbedömningen undersöktes olika alternativ för översynen av direktivet, på grundval av följande vägledande principer:

- 1) Behovet av anpassning till internationella instrument och av förtydligande rörande problematiska eller tvetydiga definitioner.
- 2) Emsas tillämpningsområde hjälper medlemsstaterna att uppfylla sina rapporterings- och utredningsskyldigheter enligt direktivet och internationell rätt.
- 3) Möjligheten att ta itu med det specifika problemet med olyckor där mindre fiskefartyg är involverade.

Dessa principer återspeglas i de politiska mål som beskrivs nedan.

I alternativ A föreslås flera ändringar av direktivet för att förbättra sjösäkerheten och förebygga föroreningar. Enligt detta alternativ skulle tillämpningsområdet förbli detsamma och organen för utredning av olyckor (nu omdöpta till ”myndigheter för utredning av sjösäkerhet” i enlighet med IMO:s terminologi) skulle fortsätta att ha den flexibilitet de för närvarande har. När det gäller fiskefartyg föreslås i detta alternativ en icke-reglerande åtgärd, enligt vilken medlemsstaterna rekommenderas att rapportera om mycket allvarliga sjöolyckor. Detta alternativ, tillsammans med alla övriga alternativ, kräver att ett kvalitetsledningssystem införs för att säkerställa att varje utredningsmyndighet förvaltar resurserna på ett effektivt sätt och att säkerhetsutredningsrapporterna är korrekta.

Alternativ B syftar till att balansera ökad harmonisering genom tydligare definitioner med ett begränsat ytterligare krav för mindre fiskefartyg. Vad gäller fiskefartyg skulle direktivet ändras så att medlemsstaterna åläggs att rapportera alla dödsfall och förluster av fartyg som berör fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter till Emcip. Frågorna rörande anpassning och förtydligande skulle hanteras genom en ändring av direktivet. När det gäller att bistå medlemsstaternas utredningsmyndigheter med att genomföra (och rapportera om) olycksutredningar utvidgas inte Emsas stödjande roll utöver vad som för närvarande föreskrivs i den befintliga lagstiftningen. Utredningsmyndigheternas rapporteringsbörda minskar något genom att antalet behöriga myndigheter som kan rapportera till databasen utvidgas.

Alternativ C är det mest ambitiösa i fråga om ökade administrativa krav och utredningskrav för utredningsmyndigheterna. Vad gäller fiskefartyg kommer detta alternativ att ålägga utredningsmyndigheterna att inte bara rapportera dödsfall och förluster av mindre fiskefartyg, utan också att göra åtminstone en preliminär bedömning för att avgöra om lärdomar kan dras och om en fullständig undersökning behöver genomföras. I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att det effektivaste och därmed rekommenderade alternativet är alternativ C. Även om alternativ C har de högsta merkostnaderna, kommer alternativ C att ha störst effekt när det gäller att förbättra sjösäkerheten om man ställer kostnaderna mot fördelarna.

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport¹⁸, av vilken ett utkast överlämnades till nämnden för lagstiftningskontroll i april 2022. Nämnden lämnade ett positivt yttrande och konsekvensbedömningsrapporten reviderades i linje med nämndens rekommendationer. Nämndens kommentarer behandlas i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta lagstiftningsförslag.

- **Tillämpning av principen ”en in och en ut”**

Inga ytterligare administrativa kostnader för företag eller medborgare förväntas.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Initiativet har en Refit-dimension vad gäller anpassning och förenkling av säkerhetslagstiftningen, förbättring av säkerhetsprofilen, särskilt vad gäller segmentet små fiskefartyg, och när det gäller att hjälpa medlemsstaternas organ för utredning av olyckor att fullgöra sina rapporterings- och utredningsfunktioner.

Dessutom innehåller det rekommenderade alternativet förenklingar eftersom det kommer att öka effektiviteten för nationella organ för utredning av olyckor genom att förtydliga när de behöver genomföra utredningar. Organen kommer inte längre att behöva göra preliminära bedömningar av allvarliga olyckor och kan delegera möjligheten att mata in uppgifter i Emcip-databasen till andra behöriga myndigheter. Emsas tillhandahållande av kompletterande stöd till de organ för utredning av olyckor som begär operativt stöd, bör också förbättra utredningarnas kvalitet och kvantitet samt öka harmoniseringen och standardiseringen av dem i hela EU.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

De uppskattade merkostnaderna för EU:s budget uppgår till cirka 1,88 miljoner euro per år 2030 och 1,93 miljoner euro i per år 2050. Förslagets budgetkonsekvenser beskrivs närmare i den finansieringsöversikt för rättsakt som bifogas detta förslag för kännedom. Förslagets budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Övervakning, utvärdering och rapportering**

Lämpliga övervaknings- och rapporteringsarrangemang har fastställts. Emsa spelar en viktig roll i denna process, eftersom byrån ansvarar för utveckling och drift av elektroniska datasystem för sjöfarten.

¹⁸ SWD(2023) 145 final.

Genomförandet kan övervakas genom kommissionens och/eller Emsas övervakning av Emcip-databasen för att kontrollera att utredningar genomförs i tid och på ett effektivt sätt och att de uppgifter om sjöolyckor eller tillbud till sjöss som föreskrivs i bilaga II till direktivet och säkerhetsutredningsrapporterna laddas upp till databasen. Emsa gör också cykliska besök i medlemsstaterna för att kontrollera insatserna på plats, som en del av byråns stöd till kommissionen¹⁹. Medlemsstaterna blir ålagda att inrätta ett kvalitetsledningssystem för att certifiera att organisation, politik, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att nå målen. Detta ska certifieras och därefter bli föremål för periodisk revision. Utredningsmyndigheterna måste dela med sig av resultaten av dessa årliga revisioner, som ska utföras av ett ackrediterat organ, till kommissionen/Emsa för att få behålla sin certifiering för kvalitetsledningssystemet.

Med tanke på att den fullständiga cykeln för Emsas planerade genomförandebesök enligt planeringen ska pågå under 5 år²⁰, föreslås det att utvärderingscykeln för direktivet ska följa tioårsintervaller.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förklarande dokument krävs inte eftersom förslaget syftar till att förenkla och förtydliga de nuvarande bestämmelserna.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 i utkastet till ändringsdirektiv utgör dess huvuddel och innehåller ändringar av ett stort antal bestämmelser i direktiv 2009/18/EG.

Överensstämmelse med IMO-koden för utredning av olyckor

Ett antal definitioner och hänvisningar uppdateras för att ta hänsyn till förändringar i det internationella regelverket. I synnerhet uppdateras hänvisningen till IMO-koden för utredning av olyckor. Ett antal definitioner i artikel 3 i direktivet som ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden för utredning av olyckor uppdateras också och hänvisningen till allvarlig olycka som har strukits från IMO-koden för olyckor, och som det hänvisas till i artikel 3.3, utgår. Flera andra ändringar görs i de rättsliga bestämmelserna till följd av IMO-koden för olyckor, särskilt ändringen av ”utredningsorganet” till ”myndigheten för utredning av sjösäkerhet”.

Nedan redogörs för de materiella ändringarna av direktivet.

Syfte och tillämpningsområde

I punkt 2 anges att led d i artikel 2.2 ska utgå. Direktivets tillämpningsområde utvidgas därigenom delvis till att omfatta alla fiskefartyg, även de vars längd underskrider 15 meter.

Definitioner

I punkt 3 uppdateras också ett antal definitioner som har varit problematiska eller som hänvisar till föråldrad EU-lagstiftning. För det första uppdateras hänvisningarna till ”ro-ro-passagerarfartyg” och ”högastighetspassagerarfartyg” för att ta hänsyn till ändringar i EU-lagstiftningen. Ett fiskefartygs längd specificeras som den totala längden i enlighet med artikel 2 i förordning (EU) 2017/1130. Frågan om en personskada utan dödlig utgång som senare leder till dödsfall en tid efter den marina händelse

¹⁹ Emsa genomför dessa besök i enlighet med artikel 3 i förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå som en del av sina huvuduppgifter. Därför förväntas inga ytterligare kostnader uppstå.

²⁰ Enligt Emsas metod för byråns besök i medlemsstaterna, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

som orsakade den behandlas också. För att ge tydlig vägledning om när en utredning bör inledas och därigenom säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt i hela unionen, ändras direktivet så att det innehåller en tydlig tidsfrist (det vill säga 30 dagar efter olyckan, som för andra transportsätt).

Utredningsskyldighet och utredningsmyndigheter

I punkt 5 ändras utredningsskyldigheten och det föreskrivs att medlemsstaterna, i samband med en mycket allvarlig sjöolycka (förlust av fartyget och/eller dödsfall) som involverar ett fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter, är skyldiga att åtminstone göra en preliminär bedömning för att avgöra om en säkerhetsutredning ska genomföras.

Eftersom begreppet allvarlig olycka har avskaffats på IMO-nivå, avskaffas också den relaterade skyldigheten att göra en preliminär bedömning av sådana olyckor som krävs enligt direktivet. Slutligen ändras direktivet för att ge vägledning om olyckor som involverar fartyg i hamn.

Enligt punkt 8 ska medlemsstaterna inrätta ett kvalitetsledningssystem för sin myndighet för utredning av sjösäkerhet. Denna åtgärd bör förbättra kvaliteten på olycksutredningarna, förvaltningen av tillgängliga resurser med hänsyn till arbetsbördan och särskilt de skriftliga rapporterna. En liknande skyldighet finns för flaggstatens förvaltning enligt artikel 8.1 i direktiv 2009/21/EG om flaggstatsförpliktelser.

Europeiska databasen för sjöolycksutredningar

Punkt 14 handlar om medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter vad gäller den europeiska databasen för sjöolycksutredningar (Emcip). Två ändringar görs. För det första anges deras skyldigheter beträffande mycket allvarliga sjöolyckor som involverar fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter. För det andra anpassas direktivet så att alla sjöolyckor och tillbud till sjöss, utöver mycket allvarliga sjöolyckor, kan anmälas till Emcip av en vederbörligen utsedd behörig myndighet i en annan medlemsstat än myndigheten för utredning av sjösäkerhet. För närvarande är det endast myndigheten för utredning av sjösäkerhet som kan anmäla detta till Emcip, vilket ses som en resursbörda i vissa medlemsstater. Dessutom bör Emsa och kommissionen kunna föra in uppgifter i Emcip-databasen. Detta kommer att göra det möjligt för utredningsmyndigheterna att koncentrera sig på sina utredningsfunktioner och ta hänsyn till att utredningsmyndigheter inte alltid har tillgång till denna typ av uppgiftshantering eftersom relevant statistik samlas in, används och hanteras av andra behöriga myndigheter i samma medlemsstat.

Stöd och utbildning från Emsa

I punkt 15 anges möjligheterna för Emsa att ge stöd till EU-medlemsstaternas utredningsmyndigheter så att de kan fullgöra sina skyldigheter enligt direktivet på ett bättre sätt. Många organ för utredning av olyckor saknar tillräckliga resurser för att ha en expert på varje specialområde. Grundat på denna bestämmelse skulle Emsa kunna ställa en pool av experter från olika discipliner till förfogande för alla utredningsmyndigheter. På samma sätt kan specialutrustning vara mycket dyr och de flesta organ för utredning av olyckor har inte tillgängliga budgetresurser för att heläga sådan utrustning. Därför skulle Emsa kunna tillhandahålla specialverktyg och specialutrustning som kan lånas ut eller tillhandahållas utredningsmyndigheterna. På så sätt kan utrustningen anskaffas centralt i stället för att varje utredningsmyndighet måste agera. Detta skulle ge unionsomfattande stordriftsfördelar.

Vad gäller utbildning skulle Emsa kunna spela en roll för att öka medvetenheten om utvecklingen, sprida information och anordna diskussioner och utbildningskurser i ämnen som förnybara och

koldioxidsnåla bränslen, ny digital teknik och relevant utveckling på IMO-nivå. Dessutom skulle Emsa kunna tillhandahålla särskild utbildning om användningen av utredningsteknik, utrustning och nya tekniker relaterade till utvecklingen inom sjöfarten.

Ändringsbefogenheter

I punkt 17 anges att även om hänvisningen till IMO-koden för olyckor hänvisar till den senaste versionen, omfattas den av standardklausulen om bevarande av skyddsnivån. Detta innebär att standarderna i EU-instrumentet åtminstone bibehålls på nuvarande nivå om det sker förändringar på internationell nivå.

Översyn av genomförande och upphävande av annan EU-lagstiftning

I punkt 18 föreskrivs att kommissionen ska göra en översyn av genomförandet av det ändrade direktivet 10 år efter antagandet, vilket tar hänsyn till den tid som krävs för införlivande och det faktum att Emsas översynscykel för besök i medlemsstaterna normalt sett inte tar mindre än 5 år.

I punkt 19 föreskrivs att kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 av den 9 december 2011 om antagande av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss ska upphävas. IMO antog den 4 december 2013 riktlinjer för att bistå utredare vid genomförandet av koden för utredning av olyckor (resolution A.1075 (28)), som innehåller en detaljerad metod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss. Det finns därför inte längre något behov av den gemensamma metod som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG²³ fastställs de grundläggande principerna för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och föreskrivs ett system för säkerhetsutredningar. Sjöolyckor som omfattas av direktivet utreds av oberoende utredningsorgan som har inrättats i medlemsstaterna för att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön genom att dra lärdom av tidigare olyckor för att förhindra att de inträffar igen.
- (2) Sedan direktiv 2009/18/EG trädde i kraft har förändringar skett i det internationella regelverket och tekniken utvecklats. Dessa förändringar och denna utveckling samt erfarenheterna från genomförandet av direktiv 2009/18/EG bör beaktas.
- (3) Direktiv 2009/18/EG hänvisar till ett antal lagtexter som har antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och som har upphävts, ändrats eller reviderats sedan det trädde i kraft. IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss (IMO:s resolution A.849(20) av den 27 november 1997) som har upphävts genom koden för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss (kod för utredning av olyckor) (resolution MSC 255(84) av den 16 maj 2008) och resolution

²¹ EUT C , , s. .

²² EUT C , , s. .

²³ EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

- A.1075(28) om riktlinjer för stöd till utredare vid genomförandet av koden för utredning av sjöolyckor (MSC.255(84)).
- (4) I IMO-koden för utredning av olyckor införs nya definitioner, såsom definitionen av ”myndighet för utredning av sjösäkerhet”, medan andra begrepp stryks, såsom ”allvarlig olycka”. Dessa ändringar bör införlivas i direktiv 2009/18/EG.
 - (5) I direktiv 2009/18/EG hänvisas också till IMO:s cirkulär MSC-MEPC. 3/Circ.3 från 2008 som ersattes av cirkulär MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 om rapporter om sjöolyckor och tillbud till sjöss och reviderade harmoniserade rapporteringsförfaranden av den 18 november 2014.
 - (6) IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid genomförandet av koden för utredningar av olyckor (A.1075(28)), som antogs den 4 december 2013, ger praktiska råd för systematisk utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss och gör det möjligt att utveckla effektiva analyser och förebyggande åtgärder. Dessa riktlinjer bör införlivas i direktiv 2009/18/EG.
 - (7) Fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är för närvarande undantagna från tillämpningsområdet för direktiv 2009/18/EG, vilket innebär att genomförandet av utredningar av sjöolyckor som inbegriper sådana fiskefartyg varken är systematiskt eller harmoniserat. Sådana fartyg är mer benägna att kapsejsa och det är relativt vanligt att besättningsmedlemmar faller överbord. Det finns därför ett behov av att skydda dessa fiskefartyg, deras besättning och miljön genom att införa en preliminär bedömning av mycket allvarliga sjöolyckor där fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är involverade för att avgöra om myndigheterna bör inleda en säkerhetsutredning.
 - (8) Vissa definitioner i direktiv 2009/18/EG är otydliga. Definitionen av ett fiskefartygs längd bör fastställas, särskilt när det görs åtskillnad mellan myndigheterna för utredning av sjösäkerhets tillvägagångssätt och skyldigheter baserat på fiskefartygets längd.
 - (9) IMO-koden för olyckor hänvisar till en viss eller flera händelser som har inträffat ”i direkt samband med ett fartygs verksamhet”. Det råder stora skillnader i tolkningen av detta begrepp och det bör därför förtydligas. Dessa skillnader påverkar utredningsmyndigheternas åtgärder, särskilt vad gäller olyckor i hamnar, möjligheterna till gemensamma utredningar och insamling av olycks- och utredningsuppgifter.
 - (10) Enligt IMO-koden för olyckor är den marina myndigheten skyldig att genomföra en utredning när en mycket allvarlig sjöolycka inträffar. Det finns dock ingen vägledning om inom vilken tid ett dödsfall ska ha inträffat efter olyckan för att dödsfallet ska benämnas som en mycket allvarlig sjöolycka och därmed utredas. Därför bör direktiv 2009/18/EG ge sådan vägledning.
 - (11) Den tillgängliga personalen och de operativa resurserna hos medlemsstaternas myndigheter för utredning av sjösäkerhet varierar kraftigt, vilket leder till ineffektiv och inkonsekvent rapportering om och utredning av sjöolyckor. Därför bör kommissionen, med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), tillhandahålla högt specialiserat analytiskt stöd under en enskild utredning (mjuka färdigheter) samt analysverktyg och analysutrustning (hårdvara).
 - (12) Mot bakgrund av vad som har noterats, bör Emsa anordna utbildningar om specifika tekniker och om ny utveckling och teknik som kan vara relevant för olycksutredning i framtiden. Sådan utbildning bör bland annat fokusera på förnybara och koldioxidsnåla bränslen, vilka är särskilt relevanta för 55 %-paketet och automatiseringen, samt på reglerna i den allmänna dataskyddsförordningen.
 - (13) För att förbättra kvaliteten på olycksutredningar bör medlemsstaterna utveckla ett kvalitetsledningssystem för myndigheterna för utredning av sjösäkerhet.

- (14) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av bestämmelserna i detta direktiv beträffande förteckningen med IMO-texter, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽²⁴⁾.
- (15) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Emsas besök i medlemsstaterna i syfte att övervaka genomförandet av detta direktiv, bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktivet senast [tio år efter det datum för ikraftträdande som hänvisas till i artikel 23] och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för utvärderingen.
- (16) För att uppnå det grundläggande målet att förbättra sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön är det i enlighet med proportionalitetsprincipen nödvändigt och lämpligt att fastställa regler för utredning av olyckor i samband med sjötransporter. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen, i enlighet med artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen.
- (17) Direktiv 2009/18/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/18/EG

Direktiv 2009/18/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) I artikel 1 ska punkt 2 ersättas med följande:
- ”2. Utredningar enligt detta direktiv ska inte syfta till att fastställa ansvar eller fördela skuld. Medlemsstaterna ska emellertid se till att myndigheten för utredning av sjösäkerhet (nedan kallad *utredningsmyndigheten*) inte avstår från att lämna en fullständig rapport om orsakerna till sjöolyckan eller tillbudet av den anledningen att man utifrån resultaten kan dra slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan.”
- (2) Artikel 2.2 ska ändras på följande sätt:
- (a) Led b ska ersättas med följande:
- ”b) fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion, nöjes- och fritidsbåtar, såvida de inte används i kommersiellt syfte,”
- (b) Led d ska utgå.
- (3) Artikel 3 ska ersättas med följande:

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- ”1. *IMO-koden för utredning av olyckor*: den kod för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss, som bifogas IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.255(84) i uppdaterad version.
2. *IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid genomförandet av koden för utredningar av olyckor*: de riktlinjer som antogs av IMO-församlingen genom resolution A.1075(28) den 4 december 2013,
3. Följande begrepp ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden för utredning av olyckor:
 - a) *sjöolycka*,
 - b) *mycket allvarlig sjöolycka*,
 - c) *tillbud till sjöss*,
 - d) *sjösäkerhetsutredning*,
 - e) *myndighet för utredning av sjösäkerhet*,
 - f) *stat som utreder sjösäkerheten*,
 - g) *stat med väsentligt intresse*,
 - h) *allvarlig personskada*.
4. *IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor*: de riktlinjer som bifogas IMO:s juridiska kommittés resolution LEG.3(91) av den 27 april 2006, som godkändes av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.
5. *ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg*: ska tolkas enligt definitionerna i artikel 2 i direktiv (EU) 2017/2110.²⁵
6. *färdskrivare (nedan kallad VDR)*: ska tolkas enligt definitionen i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.333(90) i uppdaterad version.
7. *säkerhetsrekommendation*: med säkerhetsrekommendation, inbegripet förslag om registrering och kontroll, avses
 - (a) ett förslag som utredningsmyndigheten 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 på grundval av en abstrakt dataanalys och resultaten av utförda säkerhetsutredningar.
8. *ett fiskefartygs längd*: ska tolkas enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EU) 2017/1130²⁶.

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1130 av den 14 juni 2017 om definition av fiskefartygs egenskaper (omarbetning) (EUT L 169, 30.6.2017, s. 1).

9. *personskada med dödlig utgång*: en skada som en person ådragit sig vid en olycka och som har till följd att personen i fråga avlider inom 30 dagar efter dagen för olyckan.

(4) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 1 ska led a ersättas med följande:

”a) är oberoende av straffrättsliga eller andra parallella utredningar som genomförs för att avgöra ansvar eller skuld, och att utredningsmyndigheterna kan rapportera om resultaten av en sjösäkerhetsutredning utan påverkan från eller inblandning av personer, organisationer eller parter som kan påverkas av dess resultat,”

(b) Punkt 2 b ska ersättas med följande:

”b) samordna deras respektive utredningsmyndigheters verksamhet i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.”

(5) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat ska se till att en säkerhetsutredning genomförs av den utredningsmyndighet som avses i artikel 8 efter 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. När ett fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är involverat, ska utredningsmyndigheten göra en preliminär bedömning av den mycket allvarliga sjöolyckan för att avgöra om en säkerhetsutredning ska genomföras eller inte.

Om utredningsmyndigheten beslutar att inte genomföra en säkerhetsutredning av en mycket allvarlig sjöolycka som involverar ett fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter, ska skälen till beslutet registreras och anmälas i enlighet med artikel 17.3.

3. I de beslut som det hänvisas till i punkt 2 ska utredningsmyndigheten beakta tillgängliga bevis och möjligheten att resultaten av säkerhetsutredningen kan leda till att framtida olyckor och tillbud förebyggs. Vid andra sjöolyckor eller tillbud till sjöss ska utredningsmyndigheten besluta huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras eller inte.

4. Omfattningen av och de praktiska arrangemangen för säkerhetsutredningens genomförande ska fastställas av utredningsmyndigheten i staten med ansvar för utredningen i samarbete med motsvarande myndigheter i övriga stater med väsentligt intresse, och på det sätt som den anser vara lämpligast för att direktivets syften ska kunna uppnås och i syfte att förebygga framtida olyckor och tillbud.

5. Vid genomförandet av säkerhetsutredningar ska utredningsmyndigheten följa IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid genomförandet av koden för utredningar av olyckor. Utredarna får avvika från dessa riktlinjer när detta enligt deras yrkesmässiga bedömning kan betraktas som nödvändigt för att nå utredningssyftet. Kommissionen får anpassa riktlinjerna

för detta direktivs syften, med beaktande av alla relevanta lärdomar som har dragits från säkerhetsutredningar, i enlighet med förfarandet i artikel 19.

6. När beslut fattas om huruvida en sjöolycka eller ett tillbud som har inträffat vid fartygets sida eller då fartyget var förtöjt eller låg vid kajen och som inbegriper land- eller hamnarbetare har inträffat ”i direkt samband med ett fartygs verksamhet” och därför är föremål för en säkerhetsutredning, ska särskild hänsyn tas till hur fartygets konstruktion, utrustning, förfaranden, besättning och fartygsledning är involverad och relevant för den verksamhet som bedrivs.

7. En säkerhetsutredning ska inledas utan dröjsmål efter det att sjöolyckan eller tillbudet till sjöss har inträffat och under alla omständigheter senast två månader efter att sjöolyckan eller tillbudet har inträffat.

8. Om det under en sjösäkerhetsutredning blir känt eller misstänks att ett brott har begåtts enligt artikel 3, 3a, 3b eller 3c i 1988 års konvention om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet, ska utredningsmyndigheten omedelbart underrätta sjösäkerhetsmyndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna och i varje berört tredjeland.”

(6) Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Underrättelseskyldighet

Varje medlemsstat ska inom ramen för sitt rättssystem ålägga de ansvariga myndigheterna och/eller de berörda parterna eller båda att utan dröjsmål underrätta landets utredningsmyndighet om alla olyckor och tillbud som omfattas av detta direktiv.”

(7) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 1 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Parallella säkerhetsutredningar av samma sjöolycka eller tillbud till sjöss ska vara strikt begränsade till undantagsfall. Medlemsstaterna ska i sådana fall meddela kommissionen skälen för att utföra sådana parallella utredningar. Medlemsstater som genomför parallella säkerhetsutredningar ska samarbeta med varandra. De berörda utredningsmyndigheterna ska framför allt utbyta eventuella relevanta uppgifter som har samlats in under deras respektive utredningar, särskilt i syfte att så snart som möjligt komma fram till gemensamma slutsatser.”

(b) Följande punkt 1a ska införas:

”1a. Under genomförandet av sjösäkerhetsutredningen bör stater med väsentligt intresse i den mån det är praktiskt möjligt bistå den eller de medlemsstater som utreder sjösäkerheten med tillgång till relevant information för sjösäkerhetsutredningen. Den eller de utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning bör också ges tillträde till statlig besiktningspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänster, lotsar och annan sjöfartspersonal i staten med väsentligt intresse.”

(8) Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Myndigheter för utredning av sjösäkerhet

1. Medlemsstaterna ska se till att sjösäkerhetsutredningar genomförs under ansvar av en opartisk, permanent myndighet för utredning av sjösäkerhet som har de befogenheter som krävs och förfogar över tillräckliga medel, ekonomiska resurser och sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss, för att kunna genomföra sjösäkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Detta kan omfatta både utnämningar av utredare med specialistkunskaper som erfordras för att tillfälligt kunna ingå i en sjösäkerhetsutredning och användningen av konsulter för att få expertråd rörande aspekter av en sjösäkerhetsutredning.

För att kunna genomföra en säkerhetsutredning på ett opartiskt sätt ska utredningsmyndigheten i fråga om sin organisation, sin rättsliga struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende av varje part vars intressen skulle kunna stå i konflikt med den uppgift som den har anförtrotts.

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

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

3. Utredningsmyndigheten får även anförtros insamling och analys av data om sjösäkerhet, särskilt i förebyggande syften, om dessa aktiviteter inte påverkar myndighetens 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 den egna utredningsmyndigheten, eller den utredningsmyndighet åt vilken sjösäkerhetsutredningen har anförtrotts, i tillämpliga fall i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, erhåller eventuell relevant information för att kunna utföra sjösäkerhetsutredningen och därför ha rätt att

- (a) få 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 led 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, inspelningar från sjötrafikinformationstjänster, 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, sjötrafikinformationstjänster, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.
5. Utredningsmyndigheten 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. Myndighetens utredare ska ha en status som garanterar deras oberoende ställning på det sätt som krävs.
6. Utredningsmyndigheten får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med utredningar av andra händelser än sjöolyckor på villkor att sådana utredningar inte äventyrar dess oberoende ställning.
7. Senast [datumet för införlivande] ska varje medlemsstat utveckla, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för sin utredningsmyndighet. Kvalitetsledningssystemet ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder.”
- (9) I artikel 9 ska led a ersättas med följande:
- ”a) Alla vittnesmål och andra uttalanden, redogörelser och anteckningar som utredningsmyndigheten har inhämtat eller erhållit under säkerhetsutredningens gång.”
- (10) Artikel 10 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska i nära samarbete med kommissionen upprätta en permanent samarbetsstruktur som ger deras respektive utredningsmyndigheter möjlighet att samarbeta med varandra i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.”
 - (b) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:
 - (a) Det inledande stycket och led a ska ersättas med följande:

”3. Medlemsstaternas utredningsmyndigheter ska inom ramen för samarbetsstrukturen särskilt enas om vilka samarbetsformer som är bäst för att man ska kunna

 - a) göra det möjligt för utredningsmyndigheter att dela på installationer, anläggningar och utrustning för teknisk undersökning av vrak, fartygsutrustning och andra föremål av betydelse för säkerhetsutredningarna, inklusive framtagande och utvärdering av uppgifter från färdskrivare och annan elektronisk utrustning,”
 - (b) Leden h och i ska ersättas med följande:
 - ”h) främja samarbete på de områden som omfattas av detta direktiv med tredjeländers utredningsmyndigheter och med internationella organ för utredning av sjöolyckor,
 - i) förse utredningsmyndigheter som leder säkerhetsutredningar med all relevant information.”
- (11) Artikel 14 ska ersättas med följande:

Olycksrapporter

1. Säkerhetsutredningar som genomförs enligt detta direktiv ska offentliggöras i form av en rapport enligt en mall som fastställs av behörig utredningsmyndighet och enligt relevanta avsnitt i bilaga I.
 2. Utredningsmyndigheterna ska göra sitt yttersta för att göra rapporten enligt punkt 1, inbegripet dess slutsatser och eventuella rekommendationer, tillgänglig för allmänheten och särskilt den marina sektorn 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. Utredningsmyndigheten i medlemsstaten med ansvar för utredningen ska skicka ett exemplar av slutrapporten eller delrapporten till kommissionen. Utredningsmyndigheten ska ta hänsyn till de tekniska synpunkter från kommissionen på slutrapporterna som inte påverkar slutsatsernas substans, för att förbättra rapporternas kvalitet på det sätt som är lämpligast för att direktivets syfte ska kunna uppnås.”
- (12) Artikel 15 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska se till att adressaterna vederbörligen beaktar utredningsmyndigheternas säkerhetsrekommendationer och, i lämpliga fall, att rekommendationerna följs upp på lämpligt sätt i enlighet med unionslagstiftningen och internationell rätt.”
 - (b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. I lämpliga fall ska en utredningsmyndighet eller kommissionen utarbeta säkerhetsrekommendationer på grundval av en abstrakt dataanalys och de övergripande resultaten av de säkerhetsutredningar som gjorts.”
- (13) I artikel 16 ska första stycket ersättas med följande:
- ”Utan att det påverkar dess rätt att lämna en förvarning ska en medlemsstats utredningsmyndighet när som helst under en säkerhetsutredning, om den anser att det krävs ett snabbt ingripande på unionsnivå för att nya olyckor ska kunna förebyggas, utan dröjsmål underrätta kommissionen om behovet av en förvarning.”
- (14) Artikel 17 ska ändras på följande sätt:
- (a) Följande nya punkt 2a ska införas:

”2a. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla sjöolyckor och tillbud till sjöss i enlighet med formatet i bilaga II. För fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter krävs endast rapportering av mycket allvarliga sjöolyckor.”
 - (b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Medlemsstaternas utredningsmyndigheter ska anmäla alla mycket allvarliga sjöolyckor till Emcip. Medlemsstaterna får besluta om och utse den eller de behöriga nationella myndigheter som ska rapportera om alla andra sjöolyckor och tillbud till sjöss. När kommissionen får kännedom om en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska den också rapportera detta till Emcip.”

- (15) Följande artikel ska införas som artikel 17a:

”Artikel 17a

Utbildning och operativt stöd

1. Kommissionen ska underlätta utvecklingen av kapacitet och kunskapsutbyte inom och mellan utredningsmyndigheterna genom att tillhandahålla utbildning om ny rättslig och teknisk utveckling, specifika tekniker och verktyg och tekniker som rör fartyg, fartygsutrustning och fartygsdrift.
 2. På begäran av medlemsstaternas utredningsmyndigheter, och förutsatt att ingen intressekonflikt uppstår, ska kommissionen ge operativt stöd till dessa medlemsstater vid genomförandet av deras säkerhetsutredningar. Sådant stöd omfattar tillhandahållande av specialiserade analysverktyg eller analysutrustning samt expertis.”
- (16) Artikel 19 ska ersättas med följande:

”Artikel 19

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som har inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
 2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”
- (17) I artikel 20 ska fjärde stycket ersättas med följande:
- ”Ändringar i IMO-koden för utredning av olyckor får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.”
- (18) Artikel 23 ska ersättas med följande:

”Artikel 23

Översyn av genomförandet

Kommissionen ska senast den [*Publikationsbyrån: Vänligen för in datum: tio år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv.”

- (19) I artikel 24 ska följande punkt 3 läggas till:
- ”3. Kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 ska upphöra att gälla.”

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [*Publikationsbyrån: Vänligen för in datum: ett år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa 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 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT – ”BYRÅER”

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslagets eller initiativets titel

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn

1.2. Berörda politikområden

Rörlighet och transport – sjöfart

1.3. Förslaget avser

- en ny åtgärd
- en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd²⁷
- en förlängning av en befintlig åtgärd
- en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1 Allmänt/allmänna mål:

Det allmänna målet med ändringen av direktiv 2009/18/EG är att förbättra sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön genom att bidra till mål 3 för hållbar utveckling (”Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar”) och mål 14 (”Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt”).

1.4.2 Specifikt/specifika mål:

De specifika målen med översynen är följande:

Skydda fiskefartyg, deras besättning och miljön. Mindre fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter omfattas inte av direktivets nuvarande tillämpningsområde. Detta innebär att olyckor med dödsfall och förlust av fartyg för detta fartygssegment inte utreds på ett systematiskt och harmoniserat sätt i hela Europeiska unionen.

Förtydliga definitioner och lagtext så att medlemsstaternas myndigheter för utredning av olyckor utreder alla olyckor som behöver utredas i tid och på ett harmoniserat sätt.

Förbättra kapaciteten för myndigheter som utreder olyckor att genomföra (och rapportera om) olycksutredningar i tid, på expertnivå och på ett oberoende sätt – inbegripet vad gäller förnybara och koldioxidsnåla bränslen och tekniker.

²⁷ I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

1.4.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget förväntas ge en harmoniserad strategi för säkerhetsutredningar och därigenom förbättra utredningarnas kvalitet genom bättre utbildning, bättre samordnade och resursstarkare utredningar och genom att medlemsstaternas myndigheter som utreder olyckor använder ett kvalitetsledningssystem. Utredningsresultaten kan användas för att utfärda säkerhetsrekommendationer i syfte att förhindra att olyckor inträffar igen och för att rädda liv och förhindra föroreningar.

Förslaget förväntas också öka skyddet av fiskefartyg, deras besättningar och miljön genom att minska antalet dödsfall och personskador.

1.4.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Det föreslagna direktivets effektivitet i förhållande till det specifika målet nr 1 kommer att fastställas på grundval av uppgifterna om antal dödsfall och mycket allvarliga personskador, antal förlorade fartyg och antal fall av förorening till havs samt deras utveckling över tid som lämnats in till den europeiska databasen för sjöolycksutredningar (Emcip).

Det föreslagna direktivets effektivitet i förhållande till det specifika målet nr 2 kommer att fastställas på grundval av det datum som rapporteras till Emcip, de övergripande analyser som genomförs av Emsa och diskussionerna i workshoppar, samt på antalet överträdelseförfaranden under de kommande åren.

Det föreslagna direktivets effektivitet i förhållande till det specifika målet nr 3 kommer att fastställas på grundval av den övergripande analys som utförs av Emsa och resultaten av de årliga revisionerna av kvalitetsledningssystemet, som kommer att delas med kommissionen.

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1 Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Emsa kommer att åläggas att anordna ytterligare utbildningar om förnybara och koldioxidsnåla bränslen (risker, användning ombord, skydd av fartyg och så vidare) till stöd för initiativen i 55 %-paketet, men även om mänskliga faktorer, handhavande av automatiserade fartyg, säkerhetsanalyser (för att uppmuntra medlemsstaterna att använda olycksuppgifter på ett bättre sätt), kriminalteknik (foton, provtagning och så vidare), händelser (brand, navigationsolyckor, skador på utrustning, yrkesverksamhet och så vidare) samt bestämmelserna i den allmänna dataskyddsförordningen.

Emsa kommer också att tillhandahålla verktyg och utrustning för operativ verksamhet under enskilda utredningar, såsom ROV (fjärrstyrda undervattenfordon), RPAS (luftdrönare), robotar (till exempel för att få tillträde till skadade områden, slutna utrymmen och så vidare), VDR (färdskrivare), programvara såsom MADAS (Marine Accident Data Analysis Suite); ad hoc-resurser (som vetenskapliga laboratorier och tanktestning) och ad-hoc-tjänster (3D-simulering av brand, förlust av containrar och så vidare). Detta stöd kommer att bygga på de befintliga tjänster som tillhandahålls av Emsa på olika områden (som framgår ovan: luftdrönare, undervattensdrönare, satellitbildutbildning och så vidare) och kommer att tillhandahållas enligt principen ”först till kvarn”. På längre sikt och beroende på erfarenheterna av genomförandet, skulle Emsas resurser anpassas i enlighet med detta.

Emsa kommer också att erbjuda högt specialiserat analytiskt stöd i samband med utredningar av mycket allvarliga sjöolyckor av ”standardexperter” och ”experter på hög nivå”. Detta kan omfatta, men är inte begränsat till, beteendeanalytiker, psykologer och andra specialister.

Senast 2025 kommer det att behövas två heltidsekvivalenter för att tillhandahålla operativt och analytiskt stöd för Emsas nya uppgifter.

- 1.5.2 *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på unionsnivå” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på europeisk nivå (ex ante)

EU-åtgärder säkrar lika villkor för fartygsägare, hamnar och medlemsstater. Harmonisering av utredningar på EU-nivå är av avgörande betydelse i detta avseende. Mot bakgrund av sjötransporternas internationella karaktär och behovet av en samordnad och harmoniserad strategi för sjösäkerheten kommer EU:s åtgärder att medföra att man slipper ett potentiellt oförenligt eller suboptimalt lapptäcke av nationella åtgärder med olika krav och mål.

Förväntat mervärde för unionen (ex post)

En insats på EU-nivå medför fördelar som inte skulle ha varit möjliga enbart på nationell nivå eller på IMO-nivå. Skyldigheten att inrätta ett oberoende organ för utredning av olyckor betraktades av de flesta berörda parter som direktivets främsta mervärde, och nästan hälften av EU:s organ för utredning av olyckor till sjöss har inrättats som en reaktion på direktivet. Direktivet anpassar EU-lagstiftningen till IMO:s bestämmelser och går utöver vad som krävs på IMO-nivå. Det är dessutom världsledande vad gäller harmoniserad rapportering av olyckor och tillbud.

- 1.5.3 *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Efter efterhandsutvärderingen av Refit 2018 och kontrollen av sjötransporternas ändamålsenlighet har brister i den nuvarande strategiska ramen rörande resurser, personal och expertis rapporterats som problematiska. Resursbegränsningar hindrar vissa medlemsstaters organ för utredning av olyckor från att fullgöra sina skyldigheter på ett korrekt sätt och i tid. Detta gäller särskilt de medlemsstater som har små flottor och begränsad sjötransportverksamhet där inrättandet av ett permanent särskilt organ för utredning av olyckor ansågs vara en oproportionerlig börda. Dessutom är medlemsstaternas förmåga att uppfylla sina internationella skyldigheter som flagg-, hamn- eller kuststat i förhållande till de olika direktiven ansträngd. Frågor som rör resurser, personal och expertis rapporterades allmänt som problematiska för organen för utredning av olyckor. Vid kontrollen av ändamålsenligheten gjordes ett antal rekommendationer med relevans för olycksutredningar, bland annat om bättre resursanvändning på nationell nivå och EU-nivå, inbegripet sammanslagning av resurser som bygger på den roll och det stöd som tillhandahålls av Emsa och utnyttjande av de effektivitetsvinster som digitalisering och informationsutbyte erbjuder.

Resultaten av efterhandsutvärderingen återspeglas i den konsekvensbedömning som åtföljer detta initiativ och sammanfattas i tabell 1.

- 1.5.4 *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Den föreslagna översynen är ett viktigt resultat av kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet, där EU:s vision för framtidens transportsystem fastställs. I

strategin tillkännagavs att kommissionen planerar att inleda en omfattande översyn av den befintliga lagstiftningen om flaggstats ansvar, hamnstatskontroll och olycksutredning under 2021 (inom ramen för flaggskeppsinitiativ 10 – Förbättra säkerhet och trygghet inom transporter).

Den föreslagna översynen kommer att skapa synergier med andra delar av EU:s regelverk, särskilt direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser.

Förslaget är förenligt med den nuvarande fleråriga budgetramen, även om det kommer att kräva omfördelningar inom rubrik 1 vad gäller det årliga bidraget till Emsa (budgetkompensation genom en kompenserande minskning av planerade utgifter inom FSE Transport (02 03 01)). Det aktuella förslagets budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

1.5.5 En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Budgetkonsekvenserna av detta initiativ avser de ytterligare resurser som krävs för att Emsa ska kunna spela en allt större roll för att underlätta utredningar av olyckor (det vill säga tillhandahålla högt specialiserat analytiskt stöd under en enskild utredning, tillhandahålla analysverktyg och analysutrustning under en enskild utredning, utbyta kunskaper eller anordna utbildningar om specifika tekniker/verktyg och ny utveckling) enligt det föreslagna direktivet. Detta är nya uppgifter för Emsa som kommer att bli permanenta, medan befintliga uppgifter inte kommer att minska eller delvis fasas ut. Det ytterligare behovet av personalresurser kan inte tillgodoses genom omfördelning, medan de ytterligare budgetbehoven kommer att tillgodoses genom kompensation via befintliga program som förvaltas av GD Transport och rörlighet inom den nuvarande fleråriga budgetramen.

Ökningen av anslagen till Emsa kommer att uppvägas av en kompenserande minskning av de planerade utgifterna inom FSE Transport (02 03 01). Förslagets budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

1.6 Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

begränsad varaktighet

- Förslaget eller initiativet har verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ.
- Budgetkonsekvenser från och med YYYY till och med YYYY.

obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ [*ej tillämpligt*],
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad metod för budgetgenomförandet²⁸

Direkt förvaltning som sköts av kommissionen genom

- genomförandeorgan

Delad förvaltning med medlemsstaterna

Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

EIB och Europeiska investeringsfonden

organ som avses i artiklarna 70 och 71

offentligrättsliga organ

- privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

- organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

- organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i EU-fördraget och som fastställs i den grundläggande akten.

Anmärkningar

Förvaltningen av det föreslagna direktivet kommer generellt att skötas av kommissionens avdelningar med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, beroende på vad som är lämpligt.

Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att införliva bestämmelserna i direktivet inom respektive tidsfrist.

²⁸ Närmare förklaringar av de olika metoderna för budgetgenomförandet med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FÖRVALTNING

2.1 Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Kommissionen kommer att vara allmänt ansvarig för genomförandet av det föreslagna direktivet och för rapporteringen till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas genomförande och efterlevnad.

Kommissionen och/eller Emsa kommer att övervaka Emcip-databasen för att kontrollera att utredningar genomförs i tid och på ett effektivt sätt och att rapporterna laddas upp i databasen, även för fiskefartyg under 15 meter för vilka uppgifter och säkerhetsbrister identifieras. De indikatorer som kommer att övervakas särskilt med hjälp av Emcip-databasen kommer att vara antalet dödsfall och mycket allvarliga personskador, antalet förlorade fartyg och antalet fall av förorening till havs samt utvecklingen för dessa över tid. Alla dessa indikatorer kommer att övervakas per typ av fartyg. Antalet säkerhetsrekommendationer som publiceras till följd av utredningarna och uppföljningen av dem kommer också att övervakas.

Emsa gör också, för kommissionens räkning, besök i medlemsstaterna för att kontrollera insatser på plats.

Medlemsstaterna kommer behöva ha ett kvalitetsledningssystem för att certifiera att organisation, politik, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att nå målen. Detta behöver certifieras och därefter bli föremål för årlig revision. Organen för utredning av olyckor måste dela med sig av resultaten från dessa årliga revisioner, som ska utföras av ett ackrediterat organ, till kommissionen/Emsa så att det aktuella organet för utredning av olyckor kan behålla sin certifiering för kvalitetsledningssystemet.

Emsa kommer att fortsätta att genomföra övergripande analyser, indikera hur lagstiftningen fungerar och identifiera luckor och vad som kan göras för att åtgärda dem, samt rapportera till kommissionen och medlemsstaterna, bland annat genom diskussioner i workshoppar.

Slutligen ska kommissionens avdelningar göra en utvärdering tio år efter att lagstiftningen har genomförts för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1 *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Kommissionen kommer att vara allmänt ansvarig för genomförandet av det föreslagna direktivet och för att rapportera om dess effektivitet och genomförande till Europaparlamentet och rådet. Kommissionen kommer att bistås av Emsa vid behov när det gäller it-tjänster och utveckling av de it-verktyg som krävs för bestämmelserna om rapportering, övervakning och kontroll i det föreslagna direktivet samt för anordnande av utbildningar. Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att införliva direktivet i sin nationella lagstiftning inom den tidsfrist som anges i direktivet. Tillsynsåtgärder kommer att genomföras som en del av de befintliga utredningarna.

2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Kommissionen kommer att ha det övergripande ansvaret för att genomföra det föreslagna direktivet och för att rapportera till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas

genomförande och efterlevnad, men Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att ansvara för genomförandet av sin verksamhet och för att inrätta en ram för internkontroll. Den kommer att vara tvungen att utveckla it-verktyg och it-moduler samt tillhandahålla utbildning och medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att genomföra utredningar och rapportering.

Emsa är bäst lämpad att utföra rapportering och bedömning av efterlevnadsuppgifter, eftersom det kommer att handla om tekniskt arbete som kräver stor expertis inom datahantering (särskilt som Emsa även förvaltar Emcip-databasen) samt djupgående förståelse av komplexa tekniska frågor som rör elektroniska certifikat och utbildning.

Medlemsstaterna är bäst lämpade att genomföra verkställigheten av det föreslagna direktivet, särskilt genom att fortsätta att utreda sjöolyckor och rapportera när så är nödvändigt.

GD Transport och rörlighet kommer att genomföra nödvändiga kontroller i enlighet med den övervakningsstrategi som antogs 2017 om generaldirektoratets förbindelser med decentraliserade byråer och gemensamma företag. Inom ramen för strategin övervakar GD Transport och rörlighet prestationsindikatorer för genomförandet av budgeten, revisionsrekommendationerna och administrativa frågor. En rapport tillhandahålls av byrån vartannat år. De kontroller som utförs av övervakningen av byrån och av den därmed sammanhängande ekonomiska förvaltningen och budgetförvaltningen överensstämmer med GD Transport och rörlighets kontrollstrategi som uppdaterades 2022.

De ytterligare resurser som ställs till Emsas förfogande kommer att omfattas av byråns interna kontroll- och riskhanteringssystem som är anpassat till relevanta internationella standarder och inbegriper särskilda kontroller för att förebygga intressekonflikter och säkerställa skydd för visseblåsare.

2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Enligt det föreslagna direktivet kommer ytterligare finansiering endast att ges till Emsa, som kommer att behöva utveckla it-verktyg och it-moduler samt tillhandahålla utbildningar.

Emsa har fullt ansvar för genomförandet av sin budget medan GD Transport och rörlighet ansvarar för den regelbundna betalningen av de bidrag som budgetmyndigheten fastställer. Den förväntade risken för fel vid utbetalning och avslutande liknar den som är kopplad till de budgetbidrag som har beviljats byrån.

De ytterligare uppgifter som följer av den föreslagna översynen förväntas inte leda till några särskilda ytterligare kontroller. Därför förväntas kontrollkostnaderna för GD Transport och rörlighet (mätt i förhållande till värdet av de medel som förvaltas) förbli stabila.

2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Det föreslagna direktivet innehåller flera bestämmelser som särskilt syftar till att förhindra bedrägerier och oegentligheter. Medlemsstaterna måste ha ett kvalitetsledningssystem för att certifiera att organisation, politik, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att nå målen. Detta behöver certifieras och därefter bli föremål för årlig revision. Organen för utredning av olyckor måste dela med sig av resultaten från dessa årliga revisioner, som ska utföras av ett ackrediterat organ, till kommissionen/Emsa så att det aktuella organet för utredning av olyckor kan behålla sin certifiering för kvalitetsledningssystemet.

EMSA tillämpar decentraliserade EU-byråers principer för bedrägeribekämpning i linje med kommissionens förhållningssätt. I mars 2021 antog byrån en uppdaterad strategi för bedrägeribekämpning som baserades på den metod och vägledning för bedrägeribekämpningsstrategi som har lagts fram av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning samt på GD Transport och rörlighets strategi för bedrägeribekämpning. Den tillhandahåller en ram för förebyggande, upptäckt och villkor för utredningar av bedrägerier på byrånivå. Emsa anpassar och förbättrar kontinuerligt sin politik och sina åtgärder för att främja största möjliga integritet hos byråns personal, stödja effektivt förebyggande och upptäckt av bedrägeririsker och inrätta lämpliga förfaranden för att rapportera och hantera potentiella bedrägerifall och följderna av dem. Dessutom antog Emsa 2015 riktlinjer för intressekonflikter för styrelsen.

EMSA samarbetar med kommissionens avdelningar i ärenden som rör förebyggande av bedrägerier och oriktigheter. Kommissionen kommer att säkerställa att detta samarbete fortsätter och förstärks.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff ²⁹ .	från Eftaländer ³⁰	från kandidatländer och potentiella kandidatländer ³¹	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
1	02 10 02	Icke-diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås

²⁹ Diff. = differentierade anslag/Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

³⁰ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

³¹ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer och potentiella kandidatländer	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

3.2 Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1 Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
---	---	---

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa)			År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
Rubrik 1:	Åtaganden	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Betalningar	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Rubrik 2:	Åtaganden	(1a)					
	Betalningar	(2a)					
Rubrik 3:	Åtaganden	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Betalningar	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
TOTALA anslag för Emsa	Åtaganden	=1+ 1a +3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Betalningar	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	----------------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
GD: <.....>							
• Personalresurser							
• Övriga administrativa utgifter							
GD TOTALT <.....>	Anslag						

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIK 1 till 7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Betalningar	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

3.2.2 Beräknad inverkan på Emsas anslag

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk.
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Belopp i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)										TOTALT		
	OUTPUT																		
	Typ ³²	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal
SPECIFIKT MÅL nr 1 ³³ ...																			
- Output																			
- Output																			
- Output																			
Delsumma för specifikt mål nr 1																			
SPECIFIKT MÅL nr 2...																			
- Output																			
Delsumma för specifikt mål nr 2																			
TOTALKOSTNAD																			

I tillämpliga fall motsvarar beloppen summan av unionens bidrag till organet och byråns övriga inkomster (avgifter).

³² Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

³³ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

3.2.3 Beräknad inverkan på Emsas personalresurser

3.2.3.1 Sammanfattning

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk.
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler). I tillämpliga fall motsvarar beloppen summan av unionens bidrag till organet och byråns övriga inkomster (avgifter).

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
--	------------	------------	------------	-----------------	--------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)					
Kontraktanställda					
Utstationerade nationella experter					

TOTALT	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

Personalbehov (heltidsekvivalenter):

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
--	------------	------------	------------	-----------------	--------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	2	2	2	2	2
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)					
Kontraktanställda					
Utstationerade nationella experter					

TOTALT	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

Emsa kommer att börja förbereda rekryteringen så snart som förslaget har antagits. Kostnaderna beräknas utifrån antagandet att de två heltidsekvivalenterna rekryteras från och med den 1 juli 2025. Därför behövs endast 50 % av personalkostnaderna för det första året.

3.2.3.2 Beräknat personalbehov för det ansvariga generaldirektoratet

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk.
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltal (eller med högst en decimal)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 och 20 01 02 02 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
20 01 02 03 (vid delegationer)							
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter) ³⁴							
20 02 01 (kontraktanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)							
20 02 03 (kontraktanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
Budgettribik(er) (ange vilken/vilka) ³⁵	- vid huvudkontoret ³⁶						
	- vid delegationer						
01 01 01 02 (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som							

³⁴ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

³⁵ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

³⁶ Huvudsakligen för EU:s sammanhållningspolitiska fonder, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (Ejflu) och Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden (EHFVF).

arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT							

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

En beskrivning av beräkningen av kostnaden för heltidsekvivalenter bör införas i avsnitt 3 i bilaga V.

3.2.4 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen.
- Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

De uppgifter som tilldelas Emsa kommer att kräva en omfördelning av budgetposten för det årliga bidraget till byrån (02 10 02) inom den nuvarande fleråriga budgetramen. Ökningen av anslagen till Emsa kommer att uppvägas av en kompenserande minskning av de planerade utgifterna inom FSE Transport (02 03 01) inom den nuvarande fleråriga budgetramen. Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, utan påverkan på det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

- Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras³⁷.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

3.2.5 Bidrag från tredje part

- Det ingår ingen samfinansiering från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet.
- Förslaget eller initiativet kommer att samfinansieras enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

³⁷

Se artiklarna 12 och 13 i rådets förordning (EU, Euratom) nr 2093/2020 av den 17 december 2020 om den fleråriga budgetramen för 2021–2027.

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - på egna medel
 - på andra inkomster

Ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslaget eller initiativets inverkan på inkomsterna ³⁸					För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
		År n	År n+1	År n+2	År n+3				
Artikel									

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

--

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

³⁸ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.