

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/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVsådana olyckor som resulterar i förlust av människoliv
och fartyg samt förorening av den marina miljön.med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

- (3) I sin resolution av den 21 april 2004 om ökad sjösäkerhet⁽⁴⁾ uppmanar Europaparlamentet med kraft kommissionen att lägga fram ett förslag till direktiv om utredning av fartygsolyckor.

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téens yttrande⁽¹⁾,

- (4) Enligt artikel 2 i Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 (nedan kallad *Unclos*) har kuststaterna rätt att utreda orsakerna till alla sjöolyckor som inträffar i deras territorialhav och som kan komma att utgöra fara för liv eller miljön, beröra kuststatens räddningstjänst eller på annat sätt påverka kuststaten.

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, mot
bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlik-
ningskommittén den 3 februari 2009, och

- (5) Enligt artikel 94 i *Unclos* ska flaggstaterna låta en eller flera sakkunniga personer utreda vissa sjöolyckor eller navigeringsincidenter på det fria havet.

av följande skäl:

- (1) En hög allmän säkerhetsnivå bör upprätthållas inom sjötransporten i Europa och alla ansträngningar bör göras för att minska antalet sjöolyckor och tillbud till sjöss.
- (2) En snabb teknisk utredning av sjöolyckor ökar sjösäkerheten genom att bidra till att förhindra en upprepning av

- (6) I regel I/21 i internationella konventionen av den 1 november 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad *Solas 74*), i internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och i internationella konventionen av den 2 november 1973 rörande förhindrande av havsföroreningar från fartyg fastställs att flaggstaterna ansvarar för att olyckor utreds och att relevanta resultat överlämnas till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

- (7) I koden för genomförandet av bindande IMO-instrument, som utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.996(25) av den 29 november 2007 påminns det om att flaggstaterna är skyldiga att se till att sjösäkerhetsutredningar genomförs av sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss. Enligt den koden ska flaggstaterna dessutom kunna tillhandahålla sakkunniga utredare för detta ändamål, oberoende av platsen för olyckan eller tillbudet.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 30.3.2008, s. 546), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 23). Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

- (8) Det bör tas hänsyn till den kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.849(20) av den 27 december 1997 (nedan kallad *IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss*) och som föreskriver att en gemensam metod ska användas vid säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss och att staterna ska samarbeta när de kartlägger de faktorer som bidrog till att olyckan eller tillbudet inträffade. Beaktas bör också IMO-församlingens resolution A.861(20) av den 27 november 1997 och IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78) av den 17 maj 2004, som innehåller en definition av färdskrivare (VDR).
- (9) Sjöfolk har erkänts utgöra en särskild kategori arbetstare och de behöver särskilt skydd mot bakgrund av sjötransportsektorns globala natur och de olika jurisdiktioner som de kan komma i kontakt med, särskilt när det gäller kontakter med offentliga myndigheter. För att öka sjösäkerheten bör sjöfolk kunna räkna med rättvis behandling vid sjöolyckor. Deras mänskliga rättigheter och deras värdighet bör vid varje tidpunkt upprätthållas och alla säkerhetsutredningar bör utföras rättvist och skyndsamt. Vidare bör medlemsstaterna i detta syfte beakta, i enlighet med nationell lagstiftning, tillämpliga bestämmelser i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor.
- (10) Medlemsstaterna bör, inom ramen för sina rättssystem, skydda vittnesutlåtanden efter en olycka och hindra att de används för andra syften än säkerhetsutredningar, i syfte att undvika diskriminerande åtgärder eller vedergällningsåtgärder mot vittnen på grund av deras deltagande i utredningarna.
- (11) Enligt rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik⁽¹⁾ ska medlemsstaterna, inom ramen för sina rättssystem, definiera en rättsstatus som gör det möjligt för dem och varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller, där så föreskrivs i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, leda varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss där ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat.
- (12) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen⁽²⁾ ska medlemsstaterna följa bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss och se till att resultaten av utredningen offentliggörs så snart som möjligt efter det att den har avslutats.
- (13) Det är av största vikt att en säkerhetsutredning av olyckor och tillbud med inblandning av havsgående fartyg, eller av andra fartyg i hamnar eller i andra begränsade havsområden, genomförs på ett opartiskt sätt för att omständigheterna kring och orsakerna till sådana olyckor eller tillbud effektivt ska kunna fastställas. Sådana utredningar bör därför genomföras av sakkunniga utredare under överinseende av ett oberoende organ eller institut med nödvändiga befogenheter så att eventuella intressekonflikter undviks.
- (14) Medlemsstaterna bör, i enlighet med sin lagstiftning beträffande befogenheterna för de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, och i samarbete med dessa myndigheter, när så är lämpligt, se till att de som ansvarar för den tekniska undersökningen kan genomföra sina uppgifter under bästa möjliga förutsättningar.
- (15) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽³⁾.
- (16) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras rättssystem gör det möjligt för dem och för varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller leda utredningar av sjöolyckor på grundval av bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss.
- (17) I princip bör varje sjöolycka eller tillbud till sjöss endast omfattas av en utredning genomförd av en medlemsstat eller en medlemsstat som leder utredningen med deltagande av eventuella andra stater med väsentligt intresse. I vederbörligen motiverade undantagsfall där två eller fler medlemsstater är inblandade när det gäller det berörda fartygets flagg, platsen där skadan skett eller offrens nationalitet skulle parallella utredningar kunna utföras.
- (18) En medlemsstat får anförtro uppgiften att leda en säkerhetsutredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss (nedan kallad *säkerhetsutredning*), eller särskilda uppgifter som rör denna utredning, åt en annan medlemsstat om man gemensamt enats om detta.

⁽¹⁾ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁽³⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (19) Medlemsstaterna bör göra sitt yttersta för att inte utkräva betalning för det bistånd som begärts inom ramen för säkerhetsundersökningar där två eller flera medlemsstater är inblandade. Om bistånd begärs av en medlemsstat som inte är inblandad i säkerhetsutredningen bör medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnaderna.
- (20) För att underlätta utredningar måste, enligt regel V/20 i Solas 74, passagerarfartyg och andra fartyg än passagerarfartyg med bruttodräktighet av 3 000 eller mer, byggda den 1 juli 2002 och senare, vara utrustade med en färdskrivare. Eftersom sådan utrustning är ett viktigt led i en strategi som syftar till att förhindra olyckor till sjöss, bör det vara obligatoriskt att färdskrivare finns ombord på sådana fartyg i inrikes och internationell trafik som anlöper hamnar i gemenskapen.
- (21) De uppgifter som tillhandahålls av ett färdskrivarsystem, och av annan elektronisk utrustning, kan användas både i efterhand, för att utreda orsakerna till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, och i förebyggande syfte, för att dra lärdom av de omständigheter som kan leda till sådana händelser. Medlemsstaterna bör se till att de uppgifter som finns tillgängliga verkligen används i båda dessa syften.
- (22) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002⁽¹⁾ ska Europeiska sjösäkerhetsbyrån (medan kallad *byrån*) i samarbete med medlemsstaterna utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av gemenskapslagstiftningen. När det gäller utredning av olyckor har sjösäkerhetsbyrån den specifika uppgiften att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen vid utarbetandet, med vederbörligt beaktande av medlemsstaternas olika rättssystem, av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor i enlighet med internationellt överenskomna principer.
- (23) I enlighet med förordning (EG) nr 1406/2002 ska byrån underlätta samarbetet när stöd ges av medlemsstaterna vid utredningar och vid analys av befintliga olycksrapporter.
- (24) Eventuella relevanta lärdomar från säkerhetsutredningar bör beaktas vid utvecklingen eller ändringen av gemensamma utredningsmetoder för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss.
- (25) Medlemsstaterna och gemenskapen bör vederbörligen beakta de säkerhetsrekommendationer som lämnas till följd av en säkerhetsutredning.
- (26) Eftersom den tekniska säkerhetsutredningens syfte är att förebygga olyckor och tillbud till sjöss, bör de sammanfattande bedömningarna och säkerhetsrekommendationerna under inga omständigheter avgöra ansvars- eller skuldfrågan.
- (27) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra sjösäkerheten i gemenskapen och på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (28) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (29) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra detta direktiv i syfte att införliva senare antagna ändringar av internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner och anta eller anpassa en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (30) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning⁽³⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Syftet med detta direktiv är att förbättra sjösäkerheten och att förhindra förorening från fartyg, samt att på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor genom att

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

a) underlätta ett snabbt genomförande av säkerhetsutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor och tillbud till sjöss i syfte att fastställa deras orsaker, och

b) säkerställa tillförlitlig rapportering om säkerhetsutredningar vid lämplig tidpunkt samt förslag till korrigerande åtgärder.

2. Utredningar enligt detta direktiv ska inte avgöra ansvars- eller skuldfrågan. Medlemsstaterna ska emellertid se till att utredningsorganet inte avstår från att lämna en fullständig rapport om orsakerna till sjöolyckan eller tillbudet av den anledningen att man utifrån resultaten kan dra slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på sådana sjöolyckor och tillbud till sjöss som

a) berör fartyg som för en medlemsstats flagg,

b) inträffar inom medlemsstaternas territorialhav och inre vatten enligt definitionen i Unclos, eller

c) är av annat väsentligt intresse för medlemsstaterna.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på sådana olyckor och tillbud till sjöss som bara berör

a) örlogsfartyg, trupptransportfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en medlemsstat och som uteslutande utnyttjas för statliga och icke-kommersiella ändamål,

b) fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion samt nöjes- och fritidsbåtar som inte används i handelssyfte, om de inte har eller kommer att ha en besättning och medför fler än tolv passagerare i kommersiellt syfte,

c) fartyg som är avsedda för och trafikerar inre vattenvägar,

d) fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter,

e) fasta oljeborrplattformar till sjöss.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjössden kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som utgör

en bilaga till IMO-församlingens resolution A.849(20) av den 27 november 1997 (i uppdaterad version).

2. Följande begrepp ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss:

a) *sjöolycka*,

b) *mycket allvarlig olycka*,

c) *tillbud till sjöss*,

d) *säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss*,

e) *stat med ansvar för utredningen*,

f) *stat med väsentligt intresse*.

3. *allvarlig olycka*: olyckor i enlighet med den uppdaterade definitionen i cirkulär MSC-MEPC.3/Circ.3 från IMO:s sjösäkerhetskommitté och kommittén för skydd av den marina miljön av den 18 december 2008.

4. *IMOs riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor*: de riktlinjer som utgör en bilaga till 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 höghastighetspassagerarfartygfartyg*: i enlighet med definitionerna i artikel 2 i direktiv 1999/35/EG.

6. *färdskrivare* (nedan kallad VDR): utrustning i enlighet med definitionen i IMO-församlingens resolution A.861(20) och IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78).

7. *säkerhetsrekommendation*: med säkerhetsrekommendation, inbegripet förslag om registrering och kontroll, avses

a) ett förslag som utredningsorganet i den stat som genomför eller ansvarar för en säkerhetsutredning lämnar på grundval av information som erhållits genom utredningen, eller i lämpliga fall,

b) ett förslag som kommissionen lämnar på grundval av en abstrakt dataanalys och resultaten av utförda säkerhetsutredningar.

Artikel 4

Säkerhetsutredningens status

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

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

- a) är oberoende av straffrättsliga eller andra parallella utredningar som genomförs för att avgöra ansvar eller skuld, och
- b) inte förhindras i onödan, avbryts eller försenas på grund av sådana utredningar.

2. Medlemsstaternas regler ska, i enlighet med den permanenta samarbetsstruktur som avses i artikel 10, inbegripa bestämmelser som gör det möjligt att

- a) samarbeta i och ge ömsesidigt bistånd till säkerhetsutredningar som leds av andra medlemsstater, eller att anförtro ledningen av en sådan utredning åt en annan medlemsstat i enlighet med artikel 7, och
- b) samordna deras respektive utredningsorgans verksamhet i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.

Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat ska se till att en säkerhetsutredning genomförs av det utredningsorgan som avses i artikel 8 efter 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 Unclous, oberoende av de olycksdrabbade fartygens flagg, eller
- c) som är av väsentligt intresse för medlemsstaten, oavsett olycksplatsen och de olycksdrabbade fartygens flagg.

2. Utredningsorganet ska dessutom vid allvarliga olyckor göra en preliminär bedömning i syfte att avgöra huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras. Om utredningsorganet be-

slutar att inte genomföra en säkerhetsutredning ska skälen för detta beslut noteras och anmälas i enlighet med artikel 17.3.

Vid andra sjöolyckor eller tillbud ska utredningsorganet avgöra huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras.

I de beslut som avses i första och andra stycket ska utredningsorganet ta hänsyn till hur allvarlig sjöolyckan eller tillbudet är, vad för slag av fartyg och/eller last som berörs och i vilken mån resultatet av säkerhetsutredningen kan bidra till att förhindra framtida olyckor och tillbud.

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

4. När utredningsorganet utför säkerhetsutredningar ska det följa den gemensamma metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss som har tagits fram i enlighet med artikel 2 e i förordning (EG) nr 1406/2002. Utredarna får avvika från denna metod i specifika fall, när detta enligt deras yrkesmässiga bedömning i nödvändig omfattning kan motiveras, och om det är nödvändigt för att nå utredningssyftet. Kommissionen ska anta eller ändra denna metod inom ramen för detta direktiv med beaktande av eventuella relevanta erfarenheter från säkerhetsutredningar.

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

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

Artikel 6

Underrättelseskyldighet

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

Artikel 7

Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar

1. I princip ska varje sjöolycka eller tillbud till sjöss vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat eller en medlemsstat som har ansvar för utredningen med deltagande av andra medlemsstater som har ett väsentligt intresse i olyckan eller tillbudet.

Vid säkerhetsutredningar där två eller fler medlemsstater är inblandade, ska de berörda medlemsstaterna därför samarbeta för att snabbt enas om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen. De ska göra sitt yttersta för att enas om utredningsförfarandena. Inom ramen för denna överenskommelse ska andra stater med väsentligt intresse ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som den medlemsstat som leder säkerhetsutredningen. De ska också ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad av den medlemsstat som ansvarar för utredningen.

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 utredningsorganen ska framför allt utbyta eventuella relevanta uppgifter som har samlats in under deras respektive utredningar, särskilt i syfte att så fort som möjligt komma fram till gemensamma slutsatser.

Medlemsstaterna ska avstå från varje åtgärd som i onödan skulle kunna hindra, avbryta eller försena genomförandet av en säkerhetsutredning som omfattas av detta direktiv.

2. Utan hinder av punkt 1 ska varje medlemsstat fortsätta att ansvara för säkerhetsutredningen och samordningen med andra medlemsstater med väsentligt intresse till dess att man gemensamt enats om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen.

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

4. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, ska säkerhetsutredningen inledas av den medlemsstat på vars territorialhav eller inre vatten enligt definitionen i Unclos olyckan eller tillbudet sker eller, om olyckan eller tillbudet sker på annat vatten, av den medlemsstat som fartyget besökte senast. Denna stat ska vara ansvarig för säkerhetsutredningen och samordningen med övriga medlemsstater med väsentligt intresse till dess att man gemensamt enats om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen.

Artikel 8

Utredningsorgan

1. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsutredningar genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar som förfogar över nödvändiga befogenheter med hjälp av sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss.

För att kunna genomföra en säkerhetsutredning på ett opartiskt sätt ska utredningsorganet 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 det 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. Utredningsorganet ska se till att de enskilda utredarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet på de ämnesområden som ingår i deras normala utredningsuppgifter. Utredningsorganet ska dessutom sörja för att lämplig expertis är lätt tillgänglig vid behov.

3. Utredningsorganet får även anförtros insamling och analys av data om sjösäkerhet, särskilt i förebyggande syften, om dessa aktiviteter inte påverkar organets oberoende ställning eller medför något ansvar i reglerings-, förvaltnings- eller standardiseringsfrågor.

4. Medlemsstaterna ska inom ramen för sina respektive nationella rättssystem, se till att utredarna i det egna utredningsorganet, eller det utredningsorgan åt vilket säkerhetsutredningen har anförtrotts, i tillämpliga fall i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, erhåller eventuell relevant information för att kunna utföra säkerhetsutredningen och därför ha rätt att

- a) få fri tillgång till alla relevanta områden eller olycksplatser och alla fartyg, vrak eller strukturer, inklusive last, utrustning och vrakdelar,
- b) säkerställa omedelbart upptagande av bevismaterial och kontrollerad sökning efter och bortforsling av vrak, vrakdelar eller andra delar och ämnen för undersökning eller analys,
- c) kräva undersökning eller analys av de föremål som avses i b, och att få fri tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller analyser,

- d) få fri tillgång till, kopiera och använda all relevant information och registrerad data, inklusive VDR-data, som rör fartyg, resa, last, besättning eller andra personer, föremål, förhållanden eller omständigheter,
- e) få fri tillgång till resultaten från undersökningen av dödsoffers kroppar eller från prover från dödsoffers kroppar,
- f) begära och få fri tillgång till resultaten från undersökningen av personer som var inblandade i driften av fartyget, och varje annan relevant person, eller från prover som tagits från sådana personer,
- g) höra vittnen utan att personer vars intressen kan anses hindra säkerhetsutredningen är närvarande,
- h) få besiktningssprotokoll 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 besiktningsspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänst, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.

5. Utredningsorganet ska omgående och när som helst kunna reagera på underrättelser om en olycka och ska kunna få tillräckliga resurser för att kunna bedriva sin verksamhet på ett oberoende sätt. Organets utredare ska ha en status som garanterar deras oberoende ställning på det sätt som krävs.

6. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med utredningar av andra händelser än sjöolyckor på villkor att sådana utredningar inte äventyrar dess oberoende ställning.

Artikel 9

Sekretess

Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/46/EG, ska medlemsstaterna, inom ramen för sina rättssystem, se till att följande uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än säkerhetsutredningssyften, om inte behörig myndighet i medlemsstaten i fråga beslutar att ett offentliggörande är av övervägande allmänintresse:

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

- b) Uppgifter som avslöjar identiteten på personer som har bidragit till bevisningen inom ramen för säkerhetsutredningen.
- c) Sådan information om personer som är inblandade i sjöolyckan eller tillbudet vilken är av särskilt känslig och privat karaktär, inbegripet information om deras hälsa.

Artikel 10

En permanent samarbetsstruktur

1. Medlemsstaterna ska i nära samarbete med kommissionen upprätta en permanent samarbetsstruktur som ger deras respektive utredningsorgan möjlighet att samarbeta med varandra i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.

2. Den permanenta samarbetsstrukturens arbetsordning och de nödvändiga organisationsarrangemangen ska fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.

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

- a) göra det möjligt för utredningsorganen att dela på installationer, anläggningar och utrustning för teknisk undersökning av vrak, fartygsutrustning och andra föremål av betydelse för säkerhetsutredningen, inklusive framtagande och utvärdering av uppgifter från färdskrivare och annan elektronisk utrustning,

- b) ge varandra det tekniska bistånd eller tillhandahålla den expertis som krävs för utförandet av specifika uppgifter,

- c) skaffa och utbyta information som är relevant för analysen av data om olyckor och utarbetandet av lämpliga säkerhetsrekommendationer på gemenskapsnivå,

- d) ta fram gemensamma principer för uppföljningen av säkerhetsrekommendationer och för utredningsmetodernas anpassning till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen,

- e) vidta lämpliga åtgärder till följd av tidiga varningar enligt artikel 16,

- f) fastställa sekretessregler, med hänsyn till nationella bestämmelser, för utbyte av vittnesmål och databehandling, och andra uppgifter som avses i artikel 9, även i förbindelser med tredjeländer,

- g) i tillämpliga fall ge enskilda utredare relevant utbildning,

- h) främja samarbete på de områden som omfattas av detta direktiv med tredjeländers utredningsorgan och med internationella organ för utredning av sjöolyckor,
- i) förse utredningsorgan som leder säkerhetsutredningar med all relevant information.

Artikel 11

Kostnader

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

Artikel 12

Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse

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

Artikel 13

Bevarande av bevis

Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att de som berörs av sjöolyckor och tillbud till sjöss som omfattas av detta direktiv gör sitt yttersta för att

- a) spara alla uppgifter från sjökort, loggböcker, elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivare och annan elektronisk utrustning, för tiden före, under och efter olyckan,
- b) förhindra att uppgifterna skrivs över eller ändras på annat sätt,

- c) hindra att annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för säkerhetsutredningen av olyckan manipuleras,
- d) skyndsamt ta upp och bevara alla bevis som behövs för en säkerhetsutredning.

Artikel 14

Olycksrapporter

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

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

2. Utredningsorganen 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. Utredningsorganet i medlemsstaten med ansvar för utredningen ska skicka ett exemplar av slutrapporten, den förenklade rapporten eller delrapporten till kommissionen. Utredningsorganet 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.

Artikel 15

Säkerhetsrekommendationer

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

2. I lämpliga fall ska ett utredningsorgan eller kommissionen utarbeta säkerhetsrekommendationer på grundval av en abstrakt dataanalys och de övergripande resultaten av de säkerhetsutredningar som gjorts.

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

Artikel 16

Förvarning

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

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

Artikel 17

Europeiska databasen för sjöolycksutredningar

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

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilka behöriga myndigheter som ska ha tillgång till databasen.

3. Medlemsstaternas utredningsorgan ska anmäla sjöolyckor och tillbud till sjöss till kommissionen med användning av mallen i bilaga II. De ska också ge kommissionen data från säkerhetsutredningar i enlighet med Emcip-systemet.

4. Kommissionen och medlemsstaterna ska utveckla databas-systemet och en metod för uppgiftsrapportering inom lämplig tidsfrist.

Artikel 18

Rättvis behandling av sjöfolk

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

Artikel 19

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som har inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.

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

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara två månader.

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

Artikel 20

Ändringsbefogenheter

Kommissionen får med beaktande av detta direktivs tillämpningsområde, uppdatera definitionerna i direktivet samt hänvisningarna till gemenskapsrättsakter och IMO-instrument för att anpassa dem till gällande gemenskaps- och IMO-bestämmelser.

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

I enlighet med samma förfarande får kommissionen också ändra bilagorna.

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

Artikel 21

Ytterligare åtgärder

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

Artikel 22

Sanktioner

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

Artikel 23

Rapport om genomförande

Kommissionen ska vart femte år lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv, och vid behov föreslå ytterligare åtgärder som anses vara nödvändiga i ljuset av de rekommendationer som ingår i den rapporten.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

*Artikel 24***Ändringar i befintliga rättsakter**

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

*Artikel 25***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 17 juni 2011.

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 26***Ikraftträdande**

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

*Artikel 27***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA I

Innehållet i säkerhetsutredningsrapporten

Förord

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

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

1. SAMMANFATTNING

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

2. FAKTA

Denna del ska vara uppdelad i ett antal olika avsnitt som ger tillräcklig information som utredningsorganet anser vara fakta, tjäna som underlag för analysen och underlätta förståelsen.

Följande avsnitt ska särskilt innehålla följande uppgifter:

2.1 Fartygets data

Flaggstat/fartygsregister

Identitet

Viktigaste egenskaper

Ägarförhållanden och ledning

Konstruktion

Säkerhetsbesättning

Godkänd last

2.2 Uppgifter om resan

Anlöpshamnar

Typ av resa

Lastuppgifter

Bemannning

2.3 Uppgifter om sjöolyckan/tillbudet

Typ av sjöolycka/tillbud

Datum och klockslag

Position och plats för sjöolyckan/tillbudet

Yttre omständigheter och omständigheter ombord

Fartygets verksamhet och resetapp

Plats ombord

Mänskliga faktorer

Konsekvenser (för människor, fartyg, last, miljö, m.m.)

2.4 Inblandning av kustmyndighet, räddningsinsatser

Vem var inblandad?

Vilka hjälpmedel användes?

Hur snabbt var ingripandet?

Vilka åtgärder vidtogs?

Vad uppnåddes?

3. BESKRIVNING

I denna del ska sjöolyckan/tillbudet rekonstrueras genom en kronologisk redogörelse för de händelser som inträffade före, under och efter sjöolyckan/tillbudet, med omnämnande av alla inblandade faktorer (dvs. personer, materiel, förhållanden, utrustning eller externa faktorer). Den tidsperiod som redogörelsen täcker ska vara så lång att den omfattar alla incidenter som direkt bidrog till sjöolyckan/tillbudet. Denna del ska också omfatta alla relevanta detaljer om den säkerhetsutredning som genomförts, däribland resultaten av granskningar och prov.

4. ANALYS

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

Avsnitten bör innehålla följande uppgifter:

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

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

5. SLUTSATSER

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

6. SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

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

Säkerhetsrekommendationerna ska, för att sjöolyckor ska kunna undvikas, rikta sig till dem som bäst kan omsätta dem i praktiken, exempelvis fartygsägare, redare, erkända organisationer, sjöfartsmyndigheter, sjötrafikinformations-tjänster, räddningstjänster, internationella sjöfartsorganisationer och europeiska institutioner.

Hit hör också tillfälliga säkerhetsrekommendationer som eventuellt lämnats, eller eventuella säkerhetsåtgärder som vidtagits under säkerhetsutredningens gång.

7. TILLÄGG

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

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

BILAGA II

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

(Del av Europeiska databasen för sjöolycksutredningar – Emcip)

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

01. Ansvarig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstatens utredare
03. Medlemsstatens funktion
04. Berörd kuststat
05. Antal stater med väsentligt intresse
06. Stater med väsentligt intresse
07. Anmälände organ
08. Klockslog för anmälan
09. Dag för anmälan
10. Fartygets namn
11. IMO-nummer/särskiljande bokstäver
12. Fartygets flagg
13. Typ av sjöolycka/tillbud
14. Typ av fartyg
15. Dag för sjöolyckan/tillbudet
16. Klockslog för sjöolyckan/tillbudet
17. Position – latitud
18. Position – longitud
19. Plats för sjöolyckan/tillbudet
20. Avgångshamn
21. Destinationshamn
22. Trafiksepareringssystem
23. Reseetapp
24. Fartygets verksamhet
25. Plats ombord
26. Omkomna:
 - Besättning
 - Passagerare
 - Övriga
27. Allvarligt skadade:
 - Besättning
 - Passagerare
 - Övriga

- 28. Föreningar
 - 29. Fartygsskador
 - 30. Lastskador
 - 31. Övriga skador
 - 32. Kort beskrivning av sjöolyckan/tillbudet
 - 33. Kort beskrivning av skälen till varför en säkerhetsutredning inte ska genomföras
-