



Genomförandet av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2010/11:116 Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2.

I propositionen lämnar regeringen förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra det s.k. klassdirektivet. Detta reglerar frågor om åtgärder som medlemsstaterna ska vidta i sina förbindelser med de organisationer som tar hand om inspektion, besiktning och certifiering av fartyg inom EU. De föreslagna lagändringarna innebär bl.a. att det införs hänvisningar till det nya direktivet. Även vissa frågor angående den s.k. klassförordningen om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn tas upp.

Vidare lämnar regeringen förslag till de lagändringar som behövs för att genomföra det s.k. olycksutredningsdirektivet; det är bl.a. fråga om åtaganden som rör den närmare omfattningen av skyldigheten att undersöka olyckor till sjöss och regler om hur undersökningen ska genomföras. Olycksutredningsdirektivet har också bedömts kräva vissa tillägg och ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lagändringar, dock med den ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor som föranleds av behovet av att införa en möjlighet för den svenska utredande myndigheten av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss att överlåta förvaltningsuppgifter av en undersökning till ett utländskt organ som fullgör utredningsskyldighet enligt olycksutredningsdirektivet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 17 juni 2011.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Lagförslagen	6
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	15
Propositionen	15
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	16
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Lagförslagen

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor med den ändringen dels att 5 § får den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3, dels att ingressen till regeringens förslag ändras i enlighet härmed.
2. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
3. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
4. lag om ändring i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg,
5. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:116 punkterna 2–5 och bifaller delvis proposition 2010/11:116 punkt 1.

Stockholm den 5 maj 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Leif Jakobsson (S) och Suzanne Svensson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2010/11:116 Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2. Lagrådet, som beretts tillfälle att yttra sig, har inte något att invända mot förslaget. I förhållande till förslaget i lagrådsremissen har vissa redaktionella ändringar gjorts.

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i *bilaga 1*, och dess förslag till lagtext framgår av *bilaga 2*. Utskottet föreslår en komplettering av lagen om utredning av olyckor, och förslaget framgår av *bilaga 3*.

Bakgrund

Till följd av två förlisningar, av fartygen Erika 1999 och Prestige 2002, har EU-arbetet med sjösäkerhet stärkts. Europeiska kommissionen har allt som allt presenterat tre sjösäkerhetspaket med förslag om olika åtgärder. Det tredje paketet innehöll förslag såväl till helt nya rättsakter som till ändringar i tidigare. Efter en förlikningsprocess 2008/09 antogs rättsakter på följande områden:

- fullgörande av flaggstatsförpliktelser
- utredning av olyckor
- ersättning till passagerare vid olyckor
- fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter
- informations- och övervakningsfrågor
- klassificeringssällskap
- hamnstatskontroll.

Riksdagen antog hösten 2010 (prop. 2009/10:231, bet. 2010/11:TU4, rskr. 2010/11:34) regeringens förslag Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 1. Förslaget omfattade de lagändringar som krävdes för att genomföra dels direktivet om hamnstatskontroll, dels ändringarna av övervakningsdirektivet.

I den proposition som nu är aktuell lämnas förslag till de lagändringar som bedöms nödvändiga för att genomföra direktivet om utredning av olyckor (det s.k. olycksutredningsdirektivet) men också den internationella sjöfartsorganisationens (International Maritime Organization, IMO) kod om olycksutredningar. Vidare lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra direktivet om klassificeringssällskap (det s.k. klassdirektivet).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse med detta (klassdirektivet) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om en ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (olycksutredningsdirektivet). Även vissa frågor angående Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn (klassförordningen) tas upp.

Klassdirektivet reglerar frågor om åtgärder som medlemsstaterna ska vidta i sina förbindelser med de organisationer som tar hand om inspektion, besiktning och certifiering av fartyg inom EU. De föreslagna lagändringarna innebär bl.a. att det införs hänvisningar till det nya direktivet.

När det gäller olycksutredningsdirektivet är det bl.a. fråga om att genomföra åtaganden som rör den närmare omfattningen av skyldigheten att undersöka olyckor till sjöss och regler om hur undersökningen ska genomföras. Olycksutredningsdirektivet har också bedömts kräva vissa tillägg och ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Ändringarna föreslås träda i kraft den 17 juni 2011.

Utskottets överväganden

Lagförslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra klassdirektivet och olycksutredningsdirektivet m.m. med den ändring i lagen om undersökning av olyckor som utskottet föreslår.

Propositionen

I propositionen lägger regeringen fram sina förslag respektive bedömningar i följande avseenden.

Klassdirektivet och klassförordningen

Innehåll och definitioner

Regeringen föreslår att definitionen av begreppet ”erkänd organisation” i fartygssäkerhetslagen och i lagen om lastning och lossning av bulkfartyg ska justeras så att den motsvarar definitionen i klassdirektivet.

Bemyndigande av klassificeringssällskap

Enligt regeringens bedömning kräver klassdirektivets bestämmelser om medlemsstaternas bemyndigande eller överlåtelse helt eller delvis till erkända organisationer att utföra inspektioner eller besiktningar inga lagändringar.

Avtal om arbetsförbindelse

Regeringen föreslår att 7 kap. 11 § andra stycket fartygssäkerhetslagen, som reglerar att avtal med erkända organisationer får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning för skadestånd från organisationerna, ska ändras så att det framgår att en sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i klassdirektivet.

Befogenheter och ändringar av direktivet

Enligt regeringens bedömning kräver klassdirektivets regler om förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter respektive hur direktivet får ändras i olika avseenden inga lagändringar.

Återkallelse och kontroller

Klassdirektivet innehåller regler om medlemsstaternas möjligheter att tillfälligt dra in eller återkalla ett bemyndigande till en erkänd organisation. Det innehåller också regler om medlemsstaters kontroller för att försäkra sig om att de erkända organisationerna utför sina uppgifter till belåtenhet. Vidare finns det regler om medlemsstaternas möjligheter att reagera på brister som de upptäcker i egenskap av hamnstater som utövar inspektionsrättigheter och uppfyller inspektionsförpliktelser. Enligt regeringens bedömning kräver dessa bestämmelser inga lagändringar.

Övrigt

Artiklarna 11–16 i klassdirektivet reglerar en lång rad olika förhållanden, t.ex. medlemsstaternas förhållande till de erkända organisationerna, kommissionens informationsplikt till Europaparlamentet och genomförandebestämmelser. Enligt regeringens bedömning kräver dessa bestämmelser inga lagändringar.

Klassförordningen

Enligt regeringens bedömning kräver Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn över fartyg (klassförordningen) inga lagändringar.

Olycksutredningsdirektivet och IMO-koden

Sjöförklaring

Enligt regeringens bedömning saknas det skäl att föreslå en ändring av reglerna om sjöförklaring. Institutet sjöförklaring utgör inte en undersökning av sjöolycka i olycksutredningsdirektivets mening.

Direktivets tillämpningsområde

Regeringen föreslår att en undersökning – enligt lagen om undersökning av olyckor (LUO) – av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som har inträffat utomlands ska göras när olyckan eller tillbudet berör ett fartyg som för svensk flagg eller är av annat väsentligt intresse för Sverige. Begreppet ”väsentligt intresse” ska definieras i lagen. Med väsentligt intresse ska avses

- att en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss medför att svensk miljö får allvarliga skador
- att följden av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss orsakar, eller hotar att orsaka, allvarlig skada för Sverige som stat, innefattande konstgjorda öar, installationer och konstruktioner som omfattas av svensk jurisdiktion

- att följden av en sjöolycka medfört att svenska medborgare har avlidit eller fått allvarliga skador eller
- att en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss i annat fall bedöms vara ett betydande svenskt intresse.

Hänvisningen i nuvarande 4 § andra stycket LUO till ”svenskt fartyg” tas bort. Stycket gäller därmed inte längre sjöfartsförhållanden.

Olycksutredningsdirektivet medför att 4 § första stycket andra meningen LUO om utländska fartyg ska ändras så att den bara innehåller ett undantag för utländska statsfartyg.

Definitioner

Regeringen föreslår att sjöolyckor och tillbud till sjöss samt olika beteckningar med avseende på deras allvarlighetsgrad ska definieras genom nya paragrafer i LUO.

Med sjöolyckor och tillbud till sjöss ska enligt LUO avses olyckor eller tillbud till följd av en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg.

I LUO ska följande beteckningar användas för sjöolyckor och tillbud till sjöss.

1. *Mycket allvarlig sjöolycka*: en olycka som innebär att fartyget har försvunnit, att en eller flera människor har avlidit eller att allvarlig skada har uppkommit på miljön
2. *Allvarlig sjöolycka*: en olycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov som innebär att
 - fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller utgör ett oskäligt hot mot miljön
 - skada har uppkommit i miljön eller
 - fartyget råkat ut för ett haveri som medfört bogsering eller assistans från land.
3. *Annan sjöolycka*: en sjöolycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs härmed eller en allvarlig sjöolycka
4. *Tillbud till sjöss*: en händelse eller en serie av händelser som inte utgör en sjöolycka, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.

Med mycket allvarlig sjöolycka ska likställas att flera människor blivit allvarligt skadade, att fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador, eller att fartyget har övergetts i sjön.

Som allvarlig sjöolycka ska också anses när en eller flera människor har försvunnit från fartyget.

Definitionerna ska gälla under förutsättning att händelsen eller händelserna som förorsakat olyckan eller tillbudet inte orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, personer ombord eller utanför fartyget eller miljön.

Säkerhetsutredningens status

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om säkerhetsutredningens status och samarbetsstrukturer inga lagändringar.

Utredningsskyldighet

Regeringen föreslår att det ska införas regler som klargör att en säkerhetsutredning enligt LUO ska göras vid en mycket allvarlig sjöolycka samt vid en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka.

En säkerhetsutredning enligt LUO ska få göras vid andra sjöolyckor än mycket allvarliga och sådana som likställs härmed om de utgör en allvarlig sjöolycka eller en annan sjöolycka. Vid en allvarlig sjöolycka ska en särskild preliminär bedömning göras i syfte att utreda om en säkerhetsutredning sedan ska inledas eller inte.

Tillbud till sjöss ska undersökas enligt LUO om tillbudet skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed. Tillbud till sjöss ska få undersökas om tillbudet skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka.

Vid en preliminär bedömning avseende en allvarlig sjöolycka och vid en bedömning av om en undersökning angående en annan sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska inledas eller inte ska beaktas hur allvarlig olyckan eller tillbudet är, vilket slags fartyg och last som berörs och i vilken mån undersökningens resultat kan förhindra framtida olyckor eller tillbud.

I LUO ska föras in en bestämmelse som anger att när undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss genomförs ska den Europeiska unionens gemensamma metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss följas.

Underrättelseskyldighet

Regeringen föreslår att en befälhavares skyldighet att rapportera olika förhållanden enligt sjölagen, bl.a. för inledandet av en olycksutredning om relevanta förhållanden, till föreskriven myndighet ska justeras så att den även ska gälla för en befälhavare på utländskt handelsfartyg och fiskefartyg på svenskt territorium.

Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar inga lagändringar.

Utredningsorgan

Enligt regeringens bedömning fordrar kravet på att säkerhetsundersökningar genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar och andra krav enligt artiklarna 8.1–8.3 och 8.5–8.6 i olycksutredningsdirektivet inga lagändringar.

Undersökningens genomförande

Regeringen föreslår att regleringen i LUO ska förtydligas så att det framgår att den utredande myndigheten har rätt att ta del av och granska handlingar samt ta med sig och granska föremål som kan antas vara av betydelse för utredningen.

Vidare ska det framgå att de bestämmelser som gäller undersökning av en olycka i 7–12 §§ LUO även ska gälla vid en sådan preliminär bedömning som ska göras vid en allvarlig sjöolycka.

Permanent samarbetsstruktur

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om svenskt deltagande i en särskild samarbetsstruktur inga lagändringar.

Kostnader

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om kostnader inga lagändringar.

Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om samarbete med tredjeländer, dvs. länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen, med väsentligt intresse inga lagändringar.

Bevarande av bevis

Regeringen föreslår att följande material, för tiden före, under och efter olyckan, bevaras om det har inträffat en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss

- sjökort
- dagböcker
- elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivarsystem och annan elektronisk utrustning och

- teknisk, medicinsk, livräddande eller annan liknande utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökning av olyckan eller tillbudet.

Materialet får inte undanhållas, förstöras, ändras eller manipuleras. Materialet ska bevaras till dess den myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet har avslutat sin undersökning eller beslutat att inte inleda någon undersökning. För bevarande av dagböcker och på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri gäller härutöver 18 kap. 5 § sjölagen.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot den nya 18 kap. 5 a § sjölagen ska dömas till böter. I ringa fall ska inte dömas till ansvar.

Olycksrapporter

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om utarbetandet och utformningen av olycksrapporter inga lagändringar.

Säkerhetsrekommendationer

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om utformning och hantering av säkerhetsrekommendationer inga lagändringar.

Förvarning

Enligt regeringens bedömning kräver olycksutredningsdirektivets bestämmelser om förvarning (s.k. safety alert) inga lagändringar.

Övrigt

Enligt regeringens bedömning föranleder olycksutredningsdirektivets artiklar 17–27 om bl.a. frågan om europeiska databasen för sjöolycksutredningar, rättvis behandling av sjöfolk och sanktioner inte några lagändringar.

Sekretess

Enligt regeringens bedömning uppfyller svensk rätt inte kraven i vare sig olycksundersökningsdirektivet eller IMO-koden när det gäller möjligheter att sekretessbelägga känsliga uppgifter i olycksutredningar m.m.

En ny sekretessbestämmelse till skydd för undersökningar av sjöolyckor och tillbud m.m.

Regeringen föreslår att sekretess ska gälla för uppgifter som hänför sig till en myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor

enligt lagen om undersökning av olyckor, om det kan antas att syftet med en sådan undersökning eller bedömning motverkas eller den framtida verksamheten skadas. Sekretessen ska även gälla för uppgifter som hänför sig till en myndighets verksamhet för att biträda den nämnda verksamheten.

Sekretessen ska inte gälla för uppgifter som tagits in i en slutlig rapport om undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor.

För uppgifter i en allmän handling ska sekretessen gälla i högst 40 år.

En ny sekretessbestämmelse till skydd för enskilda

Regeringen föreslår att sekretess ska gälla för uppgifter om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt lagen om undersökning av olyckor, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men. Sekretessen ska även gälla uppgifter som hänför sig till myndighets verksamhet för att biträda den nämnda verksamheten. Sekretessen ska inte gälla för uppgifter som tagits in i en slutlig rapport om undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor. För uppgifter i en allmän handling ska sekretessen gälla i högst 50 år.

Enligt regeringens bedömning bör det inte införas någon särskild bestämmelse om sekretess till skydd för uppgifter som lämnats av en enskild och för uppgifter om en enskild uppgiftslämnarens identitet.

Sekretess vid internationellt samarbete avseende undersökningar av olyckor och tillbud till sjöss

Regeringen föreslår att sekretess ska gälla i myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller för preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor för uppgifter som lämnats av en annan stat eller en mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.

Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter

Enligt regeringens bedömning ska den tystnadsplikt som följer av de föreslagna sekretessbestämmelserna inte ha företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att de förslag som lämnas i propositionen ska träda i kraft den 17 juni 2011.

Utskottets ställningstagande

För genomförandet av två av EU-direktiven i det tredje sjösäkerhetspaketet, nämligen klassdirektivet och olycksutredningsdirektivet, krävs vissa lagändringar. De lagar som berörs är lagen om undersökning av olyckor, sjölagen, fartygssäkerhetslagen, lagen om lastning och lossning av bulkfartyg samt offentlighets- och sekretesslagen.

Inga motioner har väckts med anledning av propositionen.

Några av förslagen i propositionen förutsätter bl.a. internationellt samarbete vid utredningar av olyckor till sjöss. Regleringen bygger på olycksutredningsdirektivet.

Under ärendets beredning i utskottet har framkommit att regeringens förslag till ändring i lagen om undersökning av olyckor (LUO) behöver kompletteras med en bestämmelse som går ut på att den svenska undersökande myndigheten ska kunna överlåta till en utländsk myndighet att utföra vissa förvaltningsuppgifter i en olycksundersökning. Någon behörighet för den utländska myndigheten att utföra sådana utredningsuppgifter som ankommer på den undersökande myndigheten enligt 7 – 12 §§ LUO – alltså förvaltningsuppgifter som kan innefatta myndighetsutövning – är inte avsedd. Inte heller i något annat avseende är myndighetsutövning avsedd att överlåtas.

Av 10 kap. 8 § regeringsformen framgår att riksdagen får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Enligt förarbetena (prop. 1984/85:61, s. 17) innebär detta att det inte ska vara fråga om överlåtelse av uppgifter av ett visst slag utan beslut om överlåtelse av uppgifter i särskilda fall. Exempel på sådana överlåtelser finns t.ex. i lagen (2009:704) om europeiska grupperingar för territoriellt samarbete m.m. (prop. 2008/2009:174) och i lagen (1997:201) om befogenhet att besluta om fisket inom Torne älvs fiskeområde (prop. 1996/97:94).

För att åstadkomma den önskade ordningen krävs alltså ett bemyndigande från riksdagen till regeringen eller utredande myndighet. I 5 § LUO finns sedan tidigare ett bemyndigande från riksdagen; detta tar emellertid inte sikte på den nu angivna situationen.

Mot denna bakgrund bör en regel som medger överlåtelse av förvaltningsuppgifter till utländskt organ införas. Regeln bör placeras som ett nytt, ett tredje, stycke i 5 § LUO. Av bestämmelsen bör framgå att riksdagen bemyndigar den svenska utredande myndigheten att överlåta förvaltningsuppgifter avseende olycksundersökningar till ett utländskt utredande organ. Eftersom bestämmelsen inte omfattar överlåtelse av sådana uppgifter som framgår av 7 – 12 §§ LUO eller myndighetsutövning i övrigt, kan bestämmelsen antas av riksdagen utan att den särskilda beslutsordningen som framgår av 10 kap. 6 § regeringsformen iakttas.

Av förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor framgår att undersökning av olyckor eller olyckstillbud enligt LUO görs av Statens haverikommission.

Utskottet ställer sig bakom vad regeringen har anfört och föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag med den ändring som utskottet har redovisat i *bilaga 3*.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:116 Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

I Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

dels att 2, 4, 7 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas sex nya paragrafer, 2 a–2 d, 4 b och 12 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Olyckor ska undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor:* Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

b) luftfartyget eller egendomen som inte transporterats med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor:* Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

b) fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor:* Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift orsakade antingen av kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att

a) minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade, eller

b) spårfordon, spår- eller järnvägsanläggningar, egendom som inte transporterats med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro,

2. *sjöolyckor:* Olyckor vid driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som enligt 2 c § utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka,

¹ Senaste lydelse 2008:1367.

4. vägtrafikolyckor och andra allvarliga olyckor: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendomen eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket ska undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, *fartyget*, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte ska ha luftvärdighetsbevis, och olyckor som avses i första stycket 4 samt tillbud till sådana olyckor ska undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

4. vägtrafikolyckor och andra allvarliga olyckor: Andra olyckor än som avses i 1–3 och 2 a § första stycket, om de har medfört att

Tillbud till olyckor som avses i första stycket 1, 3 och 4 ska undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

2 a §

Andra sjöolyckor än de som anges i 2 § första stycket 2 får undersökas enligt denna lag om de utgör en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka. Vid en allvarlig sjöolycka ska den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag först göra en preliminär bedömning i syfte att utreda om en undersökning ska inledas eller inte.

Tillbud till sjöss ska undersökas enligt denna lag om tillbudet skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka. Tillbud till sjöss får undersökas om tillbudet skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka.

Vid en preliminär bedömning gällande allvarlig sjöolycka och vid en bedömning om en undersökning angående annan sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska inledas eller inte, ska det beaktas

hur allvarlig olyckan eller tillbudet är, vilken slags fartyg och last som berörs och i vilken mån undersökningens resultat kan förhindra framtida olyckor eller tillbud.

2 b §

Med sjöolyckor och tillbud till sjöss avses i denna lag olyckor eller tillbud till följd av en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg.

2 c §

I denna lag används följande beteckningar på sjöolyckor och tillbud till sjöss.

1. Mycket allvarlig sjöolycka: en olycka som innebär att

- fartyget har försvunnit,*
- en eller flera människor har avlidit, eller*
- allvarlig skada har uppkommit i miljön.*

2. Allvarlig sjöolycka: en olycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 och där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, innebär att

- fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön,*
- skada har uppkommit i miljön, eller*
- fartyget har råkat ut för ett haveri som medfört behov av bogsering eller assistans från land.*

3. Annan sjöolycka: en mindre allvarlig sjöolycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 eller 2.

4. Tillbud till sjöss: en händelse eller en serie av händelser som inte utgör en sådan olycka som anges i 1–3, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.

Med mycket allvarlig sjöolycka likställs att

- flera människor har blivit allvarligt skadade,
- fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador, eller
- fartyget har övergetts i sjön.

Som allvarlig sjöolycka anses också när en eller flera människor har försvunnit från fartyget.

2 d §

Bestämmelserna i 2 b och 2 c §§ gäller bara under förutsättning att händelsen eller händelserna som förorsakat olyckan eller tillbudet inte orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön.

4 §²

En undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige. Om en sådan olycka eller ett tillbud berör ett utländskt fartyg, får en undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud

En undersökning enligt denna lag ska göras i fråga om olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige. Detta gäller dock inte om olyckan eller tillbudet berör ett utländskt statsfartyg.

En undersökning enligt denna lag av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som har inträffat utomlands ska göras när olyckan eller tillbudet berör ett fartyg som för svensk flagg eller är av annat väsentligt intresse för Sverige.

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud

² Senaste lydelse 2007:493.

som berör ett svenskt *fartyg eller* luftfartyg *skall* göras även när olyckan eller tillbudet har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträttts av Sverige. Om olyckan eller tillbudet rör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte *skall* ha luftvärdighetsbevis, *skall* en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium olyckan eller tillbudet inträffade.

Om en olycka eller ett tillbud som berör spårfordon i internationell trafik inträffat på eller nära den svenska gränsen, får den myndighet som enligt 5 § ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken av dem som *skall* göra undersökningen eller att de *skall* göra den tillsammans.

som berör ett svenskt luftfartyg *ska* göras även när olyckan eller tillbudet har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträttts av Sverige. Om olyckan eller tillbudet rör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte *ska* ha luftvärdighetsbevis, *ska* en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium olyckan eller tillbudet inträffade.

Om en olycka eller ett tillbud som berör spårfordon i internationell trafik inträffat på eller nära den svenska gränsen, får den myndighet som enligt 5 § ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken av dem som *ska* göra undersökningen eller att de *ska* göra den tillsammans.

4 b §

Med annat väsentligt intresse i 4 § andra stycket avses

– att en *sjöolycka eller ett tillbud till sjöss medför att svensk miljö får allvarliga skador,*

– att *följden av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss orsakar, eller hotar att orsaka, allvarlig skada för Sverige som stat, innefattande konstgjorda öar, installationer och konstruktioner som omfattas av svensk jurisdiktion,*

– att *följden av en sjöolycka medfört att svenska medborgare har avlidit eller fått allvarliga skador, eller*

– att en *sjöolycka eller ett tillbud till sjöss i annat fall bedöms vara ett betydande svenskt intresse.*

7 §³

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag *skall*, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av olyckan eller tillbudet och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

Vid tillämpningen av första stycket *skall* dock alltid iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag *ska*, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av olyckan eller tillbudet och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

Vid tillämpningen av första stycket *ska* dock alltid iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

När en undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss genomförs ska Europeiska unionens gemensamma metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss följas.

9 §⁴

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten *får* också ta med sig och granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Om utredningen inte kan fullföljas på annat sätt, får den myndighet som gör undersökningen begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningen. För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.

Den myndighet som gör undersökningen har rätt att få tillträde till platsen för olyckan eller tillbudet. Om tillträde vägras, får polismyndigheten lämna den hjälp som behövs.

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten *har också rätt att* ta med sig och granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

³ Senaste lydelse 2007:493.

⁴ Senaste lydelse 2009:493.

12 a §

Bestämmelserna i 7–12 §§ ska även gälla vid en sådan preliminär bedömning som ska göras vid en allvarlig sjöolycka enligt 2 a § första stycket.

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

2 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 6 kap. 14 § och 20 kap. 11 § samt rubriken till 18 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 18 kap. 5 a §, och närmast före 18 kap. 5 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

14 §¹

Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg *skall* genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver

Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg *och befälhavaren på ett utländskt handelsfartyg eller fiskefartyg på svenskt territorium ska* genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,

2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,

3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,

4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,

5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,

6. när fartyget har övergetts i sjön,

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller

8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för sjösäkerheten *skall* ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Befälhavaren *skall* rapportera till Transportstyrelsen när, i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, sjöförklaring *skall* hållas enligt 18 kap. 7 §.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för sjösäkerheten *ska* ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Befälhavaren *ska* rapportera till Transportstyrelsen när, i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, sjöförklaring *ska* hållas enligt 18 kap. 7 §.

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap.

¹ Senaste lydelse 2008:1311.

18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

18 kap. Om dagböcker, bevarande av bevis, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

Bevarande av bevis vid sjöolycka

5 a §

Om det har inträffat en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska följande material, för tiden före, under och efter olyckan, bevaras:

- 1. sjökort,*
- 2. dagböcker,*
- 3. elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivarsystem och annan elektronisk utrustning, och*
- 4. teknisk, medicinsk, livräddande eller annan liknande utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökning av olyckan eller tillbudet.*

Materialet får inte undanhållas, förstöras, ändras eller manipuleras. Materialet ska bevaras till dess den myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet har avslutat sin undersökning eller beslutat att inte inleda någon undersökning. För dagböcker och på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri gäller härutöver 5 §.

20 kap.

11 §

Försummar någon sin skyldighet enligt denna lag i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligt eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, döms han till böter.

Till samma straff döms

1. en befälhavare eller en redare om han obehörigen vägrar någon att ta del av en dagbok, en kladd till dagbok eller en på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri, *samt*

Till samma straff döms

1. en befälhavare eller en redare om han obehörigen vägrar någon att ta del av en dagbok, en kladd till dagbok eller en på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri,

2. en redare om han försummar sin skyldighet att förvara en sådan handling.

2. en redare om han försummar sin skyldighet att förvara en sådan handling, *samt*

3. om gärningen inte är ringa, den som på annat sätt än som anges i denna paragraf uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 18 kap. 5 a §.

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

3 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 5 § och 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §

Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts av *Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.*

Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts *i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg*¹.

En organisation enligt denna lag kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar.

7 kap.

11 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning *skall* vara förenlig med vad som anges i detta avseende i *rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministratio-*

Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning *ska* vara förenlig med vad som anges i detta avseende i *Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfarts-*

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 11 (Celex 32009R0391).

² Senaste lydelse 2008:1378.

nernas verksamhet i förbindelse därmed, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat *skall* ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

administrationernas verksamhet i förbindelse därmed³.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat *ska* ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

³ EUT L 131, 28.5.2009, s. 47 (Celex 32009L0015).

4 Förslag till lag om ändring i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §

I lagen används beteckningar med följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Terminalrepresentant	Den person som utsetts av terminaloperatören att ha det övergripande ansvaret för och rätten att vid terminalen kontrollera lastningen eller lossningen av ett enskilt bulkfartyg.
Erkänd organisation	En organisation som erkänts i enlighet med <i>artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.</i>
Flaggstatens administration	De behöriga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra.

Föreslagen lydelse

2 §

I lagen används beteckningar med följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Terminalrepresentant	Den person som utsetts av terminaloperatören att ha det övergripande ansvaret för och rätten att vid terminalen kontrollera lastningen eller lossningen av ett enskilt bulkfartyg.
Erkänd organisation	En organisation som erkänts i enlighet med <i>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg</i> ¹ .
Flaggstatens administration	De behöriga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra.

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 11 (Celex 32009R0391).

5 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs i fråga om offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

dels att 17 kap. 7 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 17 kap. 4 a § och 29 kap. 12 a §, samt närmast före 17 kap. 4 a § och 29 kap. 12 a § två nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 kap.

Undersökningar av sjöolyckor och tillbud, m.m.

4 a §

Sekretess gäller för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, om det kan antas att syftet med en sådan undersökning eller bedömning motverkas eller den framtida verksamheten skadas om uppgiften röjs.

Sekretessen enligt första stycket gäller även för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet för att biträda verksamheten som avses i första stycket.

Sekretessen gäller inte för uppgift som tagits in i en slutlig rapport om undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst fyrtio år.

7 §¹

Sekretess gäller i en myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjötrafikövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av en annan stat eller en mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.

Sekretess gäller i en myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjötrafikövervakning, informationssystem för civil sjötrafik *samt undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor* för uppgift som lämnats av en annan stat eller en mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.

Sekretess gäller för uppgift som lämnats av en medlemsstat i Europeiska unionen och som rör planer för mottagande av fartyg i behov av assistans eller genomförande av förfaranden som anges i sådana planer, om en medlemsstat begär det.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst fyrtio år.

29 kap.

Undersökningar av sjöolyckor och tillbud, m.m.

12 a §

Sekretess gäller för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men.

Sekretessen enligt första stycket gäller även för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet för att biträda verksamhet som avses i första stycket.

¹ Senaste lydelse 2010:1361.

Sekretessen gäller inte för uppgift som tagits in i en slutlig rapport om undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712)
om undersökning av olyckor*Nuvarande lydelse**Utskottets förslag*

5 §

Undersökning enligt denna lag
skall göras av den myndighet som
regeringen bestämmer.

Undersökning enligt denna lag
ska göras av den myndighet som
regeringen bestämmer.

Regeringen får föreskriva att myndigheten får överlåta åt någon annan att
göra undersökningen.

Den svenska undersökande myndigheten får överlåta förvaltningsuppgifter gällande undersökningen av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss till ett utländskt organ som fullgör utredningsskyldighet enligt 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 eller enligt Internationella sjöfartsorganisationens resolution MSC.255(84), antagen den 16 maj 2008.