

# Kommittédirektiv



Genomförande av tredje  
sjösäkerhetspaketet

**Dir.**  
**2009:42**

Beslut vid regeringssammanträde den 29 april 2009

## Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare ska föreslå hur följande direktiv från Europaparlamentet och rådet bör genomföras i svensk rätt. Direktiven har ännu inte publicerats i Europeiska unionens tidning.

- 2009/XX/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet),
- 2009/XX/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet),
- 2009/XX/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),
- 2009/XX/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet),
- 2009/XX/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet).

Utredaren ska också föreslå hur den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid sjöolyckor (MSC-MEPC.3/Circ.2) samt den kod för undersökning av dödsfall i samband med olyckor, som antogs genom resolution [MSC. 255(84)], på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt.

Utredaren ska vidare se över om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr XX/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen) behöver kompletteras med nationella föreskrifter.

## **Bakgrund**

Kommissionen presenterade hösten 2005 ett tredje sjösäkerhetspaket innehållande förslag till sju olika rättsakter; flaggstatsdirektivet, klassdirektivet, övervakningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet, förordningen om transportörens ansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar (passagerarförordningen) samt direktivet om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter (ansvarsdirektivet). Klassdirektivet delades under förhandlingarna upp i ett direktiv och en förordning, medan ansvarsdirektivet reducerades till ett direktiv som enbart behandlar försäkring av redareansvaret (försäkringsdirektivet).

Fyra av rättsakterna innehåller ny reglering, medan tre av rättsakterna innehåller ändringar i gällande lagstiftning om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll och sjötrafikövervakning. Åtgärderna i paketet syftar till att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten.

De sista rättsakterna i paketet antogs av rådet den 25 februari 2009 och av Europaparlamentet den 11 mars 2009. Tidpunkten då direktiven ska vara genomförda i medlemsstaterna varierar med ett första förfallodatum förmodligen i mitten av november 2010. Oklarheten beror på att direktiven ännu inte har publicerats i Europeiska unionens tidning.

### *Flaggstatsdirektivet*

Direktivet gör det obligatoriskt för samtliga medlemsstater att genomgå revision enligt IMO:s frivilliga revisionssystem för flagg-, hamn- och kuststater. Vidare införs krav på att samtliga sjöfartsadministrationer ska införa kvalitetscertifieringssystem.

### *Klassdirektivet och klassförordningen*

Ändringarna i klassdirektivet och införandet av den nya klassförordningen syftar till att reformera gällande bestämmelser om erkännande av klassificeringssällskap. Ändringarna innebär att skärpta gemensamma regler och standarder införs för erkända organisationer (klassificeringssällskap) som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg. Bland annat tillskapas ett särskilt organ för certifiering av klassificeringssällskap som godkänts av EU och regler för skärpt kontroll liksom kriterier för erkännande av klassificeringssällskap införs. Vidare regleras påföljder, tillsyn samt sällskapens organisationsform.

### *Övervakningsdirektivet*

Ändringarna i övervakningsdirektivet (2002/59/EG) syftar till att förbättra möjligheterna att lämna stöd till fartyg i nöd genom ändringar i fråga om skyddade platser. Vidare införs krav på att även fiskefartyg över 15 meter ska förses med automatiskt identifieringssystem (AIS). Därutöver kompletteras dagens regelverk med bl.a. åtgärder vid farligt isläge och krav på att samtliga av EU:s medlemsstater ska vara anslutna till det så kallade SafeSeaNet systemet för att förbättra utbytet av information om bl.a. transporter av farligt gods.

### *Hamnstatskontrolldirektivet*

Genom ändringar i det befintliga hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG) anpassas den nu gällande gemenskapslagstiftningen på området till den revidering som genomförts inom ramen för Parisöverenskommelsen (Paris MOU). Denna innehåller regler och riktlinjer för genomförandet av hamnstatskontroller, gäller mellan 18 länder (17 europeiska samt Kanada) och avser fartyg som anlöper hamnar i Europa och Kanada. De nya reglerna i direktivet innebär bl.a. att dagens inspektionskrav om att minst 25 procent av det årliga antalet fartyg som anlöper de hamnar som omfattas frångås. I stället ska samtliga högriskfartyg inspekteras var femte–sjätte månad, normalriskfartyg inspekteras var tionde–tolfte månad och lågriskfartygen inspekteras var

24–36:e månad. Direktivet stärker också gemenskapens möjligheter att hindra fartyg från att anlöpa gemenskapens hamnar.

#### *Olycksfallsdirektivet och IMO:s kod för olycksfallsutredningar*

Direktivet syftar till att förbättra sjösäkerheten och att förhindra förorening från fartyg, samt att minska risken för framtida sjöolyckor genom underlättande av ett snabbt genomförande av olycksfallsutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor och tillbud till sjöss i syfte att fastställa deras orsaker. Ett snabbt förfarande för fastställande av orsaker och förslag på korrigerande åtgärder möjliggör åtgärder i syfte att minska riskerna för framtida sjöolyckor. Förslaget följer till stora delar det regelverk om harmonisering av tekniska utredningar som IMO redan beslutat, se vidare nedan. Genom direktivet införs bl.a. en skyldighet för medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar efter sjöolyckor, tillbud och nödanrop. Vidare säkerställs genom direktivet de utredande organens oberoende samt samarbete mellan medlemsstaterna och mellan medlemsstaterna och tredje land.

IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, MSC) och IMO:s miljöskyddskommitté (Marine Environment Protection Committee, MEPC) antog i samband med sin 83:e respektive 57:e session en kod innehållande en internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid sjöolyckor. I samband med sjösäkerhetskommitténs 84:e möte antogs dessutom en kod för undersökning av dödsfall i samband med olyckor genom resolution MSC. 255(84). En ny regel infördes i sjösäkerhetskonventionens (SOLAS) kapitel XI. Ändringen innebär att koden görs obligatorisk för samtliga stater anslutna till SOLAS-konventionen från och med den 1 januari 2010.

#### *Försäkringsdirektivet och passagerarförordningen*

Införandet av försäkringsdirektivet och passagerarförordningen syftar bl.a. till att förbättra ersättningsskyddet för dem som drabbas av skador till följd av olyckor till sjöss. Som ovan påpekats har sedan ansvarsdirektivet reducerats till att endast

omfatta frågan om försäkring av redareansvaret. Direktivet benämns numera försäkringsdirektivet.

### Uppdraget

En särskild utredare ska föreslå hur flaggstatsbyråden, klassdirektivet, övervakningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet samt IMO:s kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid sjöolyckor kan genomföras i svensk rätt. Utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med direktivens och IMO:s regelverks innehåll och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt. Utredaren ska också se över om klassförordningen behöver kompletteras med nationella föreskrifter.

I fråga om genomförandet av regelverket kring skyddade platser i enlighet med övervakningsdirektivet ska utredningen särskilt beakta hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av direktivens och IMO:s regler bör utredaren lämna förslag på hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras. I detta sammanhang ska utredaren särskilt se över ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i fråga om ansvaret för SafeSeaNet. Frågan om vilken myndighet som bör vara Nationell kontaktpunkt ska belysas. Förslag till sådana författningsändringar som utredaren anser nödvändiga för att åstadkomma önskad effektivisering ska redovisas.

Vidare ska utredaren se över hur ansvaret för den rapportering som ska ske enligt de aktuella direktiven bör regleras. I fråga om kompletterande lagstiftning till passagerarförordningen och genomförandet av försäkringsdirektivet kommer detta att övervägas i särskild ordning och innefattas således inte i uppdraget.

Utredaren ska i sitt arbete samråda med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Statens haverikommission,

Tullverket samt övriga berörda myndigheter och organisationer. Utredaren ska även samråda med Statskontoret som har regeringens uppdrag att analysera Statens haverikommissions verksamhet och finansiering (Fö2009/477/SSK).

I utredningen ska särskild vikt läggas vid regelförenkling. Utredaren ska lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för stat eller kommuner ska finansieringsförslag lämnas. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för privata företag ska samråd ske med Näringslivets regelråd.

### **Redovisning av uppdraget**

Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 15 november 2009.

(Näringsdepartementet)