

7 Konsekvensbedömning m.m.

Utredningens bedömning: Förslagen kan väntas leda till kostnadsökning för det allmänna angående Statens haverikommissions verksamhet.

Utredningen anser att en ökning av Statens haverikommissions utredningskapacitet måste genomföras men kan inte uppskatta behovet av nyanställningar.

Kostnadsökningarna ska enligt utredningen, under förutsättningar att Statskontorets förslag i sin rapport (2009:22) *Statens haverikommissions verksamhet – inriktning, omfattning och finansiering* kommer att följas, finansieras genom en anslagsfinansiering via ett ramanslag som då även får omfatta ovannämnda kostnader.

För det fall förslagen i rapporten inte kommer att följas föreslås ökad finansiering genom erforderliga justeringar i Statens haverikommissions och de i nuläget finansierande myndigheternas – Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt Försvarsmakten – regleringsbrev.

Förslagen torde inte i övrigt innebära några nämnvärt ökade kostnader eller andra konsekvenser.

Kommittéer som tillkallats på grund av ett regeringsbeslut och som har ett utredningsuppdrag ska enligt 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474) genomföra konsekvensanalyser i skilda hänseenden beträffande de förslag som framställts. Vad som sägs i förordningen om kommittéer gäller också särskilda utredare. Om förslagen i ett betänkande påverkar kostnader eller intäkter för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet.

Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och

intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting, ska kommittén eller utredaren föreslå en finansiering. Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen, ska konsekvenserna också i det avseendet anges i betänkandet.

Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och för det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företag, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

Om ett betänkande innehåller förslag till nya eller ändrade regler ska förslagets kostnadsmässiga och andra konsekvenser anges i betänkandet.

I nedanstående konsekvensutredning har, enligt 15 a § kommittéförordningen, även tillämpats 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Utgångspunkt

Syftet med de EG-direktiv och den förordning som aktualiseras genom det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet är att sjösäkerheten på olika sätt ska förbättras inom EU genom att gemensamma regler i vissa avseenden ska tillämpas av medlemsstaterna. Införlivandet av rättsakterna i svensk rätt är en förutsättning för att förbättra sjösäkerheten, inte bara i ett nationellt perspektiv utan även i ett internationellt perspektiv. Detta är också utgångspunkten i den konsekvensbedömning som utredningen har gjort.

Vid bedömningen om konsekvenserna vid införlivandet i svensk rätt av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet), samt därtill hörande frågor, har utredningen – utöver bedömningen av ovannämnda allmänna konsekvenser – i första hand övervägt om de författningar som införts som en följd av dessa direktiv kan komma att medföra några administrativa och ekonomiska konsekvenser för framför allt berörda myndigheter och sjöfartsnäringen.

Transportstyrelsen

I de bestämmelser som föreslås med anledning av införlivandet av *olycksutredningsdirektivet* ges Transportstyrelsen ett förändrat uppdrag då Transportstyrelsens sjöfartsavdelning, enligt utredningens förslag, inte längre ska utföra några undersökningar av sjöolyckor enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO). Samtidigt nämner utredningen möjligheten att sjöfartsavdelningen utökar sitt arbete med ytterligare analyser av sjöolyckor och annan information av betydelse för sjösäkerheten.

Arbetet med sjöolycksutredningar och publicerandet av 10–15 rapporter i anslutning här till per år, som Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings utredningsenhet hittills har gjort, kan således enligt utredningens mening jämföras med den arbetsinsats som Transportstyrelsen i en framtid kommer att kunna lägga på det förebyggande säkerhetsarbetet genom utökade analyser, samt därutöver det arbete som Transportstyrelsen kan utföra i samband med möjligheten till förordnande om sjöförklaring enligt 18 kap. 7 § sjölagen (1994:1009).

Utredningens förslag med anledning av olycksutredningsdirektivet innebär härutöver att arbetsuppgifter lyfts från Transportstyrelsen i form av att rapporteringsskyldigheten till Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) genom Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (Emcip), som i nuläget åvilar Transportstyrelsen, i framtiden i stället föreslås ska utföras av Statens haverikommission. Den mindre omfattande rapporteringsskyldigheten innebär mindre, om än marginellt, kostnader för Transportstyrelsen i framtiden.

Klassdirektivet och klassförordningen påverkar enligt sina lydelse Transportstyrelsen, om än marginellt. Den tillsyn av sina erkända organisationer, som en flaggstat ska genomföra, är i princip densamma som i tidigare direktiv. Det finns dock anledning att anta att denna tillsyn, som i dag kan kombineras med Transportstyrelsens avgiftsbelagda tillsynsförrättningar på fartyg, inte kommer att kunna utföras på samma sätt. Det finns anledning att tro att en större del av flaggstatstillsynen kommer att delegeras till klassificeringssällskapen. Det innebär i praktiken att Transportstyrelsen inte får någon ersättning för sitt arbete. Hur stor kostnaden för denna tillsyn kommer att bli, går i dag inte att beräkna.

Utredningen anser sammantaget att de förändrade arbetsuppgifterna för Transportstyrelsen troligen inte är så omfattande att de inte borde kunna rymmas inom myndighetens befintliga budgetramar men om kostnaden för tillsynen av sällskapen inte kan finansieras av avgifter, som Transportstyrelsen uppbär, får budgetramarna vidgas; kostnaden går, som sagts ovan, i dag inte att beräkna.

Statens haverikommission

Statskontoret har i sin rapport *Statens haverikommissionens verksamhet – inriktning, omfattning, finansiering* (2009:22 s. 48–49) anfört att Statens haverikommission inom området ”Civil sjöfart” under femårsperioden mellan 1999–2003 har inlett sammantaget 3 olycksundersökningar och under femårsperioden mellan 2004–2008 har inlett sammanlagt 16 olycksundersökningar. Statskontoret har vidare i rapporten framhållit att olycksutredningsdirektivet torde leda till att antalet av Statens haverikommissionens inledda undersökningar kan komma att öka ytterligare.

Statskontoret har dessutom i rapporten (s. 118–119) konstaterat att Statens haverikommission i sitt budgetunderlag för perioden 2010–2011 har begärt kraftigt ökade resurser samt anfört följande.

Såvitt Statskontoret kan bedöma av budgetunderlaget är det endast på sjöfartsområdet som begäran om ökade resurser avser uppgifter som SHK förväntar sig att få i framtiden. Detta till följd av den tvingande IMO-kod som införs från den 1 januari 2010 och i synnerhet EU:s s.k. olycksutredningsdirektiv, som ska vara infört i svensk rätt senast i juni 2011. Överslagsmässigt kan bedömas att ca 75 procent av budgetunderlagets äskande avser arbetsuppgifter som SHK redan har och ca 25 procent kommande uppgifter. Vidare kan sägas att merparten av budgetunderlagets äskande avser verksamhet som är direkt hänförlig till de internationella krav som finns på områdena luftfart och järnväg och är under införande på sjöfartsområdet – uppskattningsvis är åtminstone två tredjedelar av den arten.

Utredningen kan, efter inhämtade synpunkter från Statens haverikommission, konstatera att utredningens föreslagna ändringar i LUO och därtill hörande förordning, innebär utökade arbetsuppgifter för haverikommissionen inom flera områden. Dessa områden är främst följande.

Utredningsuppdraget utökas genom att nya krav införs för när en fullständig haveriutredning ska genomföras (bl.a. utredning redan då ett dödsfall förekommer), men också med när en preliminär undersökning ska inledas för att ge underlag för ett skriftligen motiverat beslut om en utredning ska genomföras eller inte. Utredningsskyldigheten utökas också till att gälla utländska fartyg på svenskt vatten, eller då Sverige är en stat som har väsentligt intresse i olyckan. Kraven på internationellt samarbete ökar, både vad gäller representation i gemensamma samarbetsföretag och vad gäller krav på att bistå andra nationer, framför allt inom EU, med hjälp i olika utredningar.

- Krav ställs att haverikommissionen bl.a. ska kunna säkra, extrahera och utläsa upptagningar ur färdskrivare och annan information, snabbt kunna vara på plats efter en olycka och samordna utredningsinsatserna med andra stater med väsentligt intresse.
- Kraven på att kunna rikta rekommendationer till andra parter än tillsynsmyndigheten medför att Statens haverikommission tar på sig ett eget, större ansvar för hur dessa rekommendationer formuleras och adresseras. Detta innebär att högre krav ställs på haverikommissionen i form av kompetensutveckling, upprätthållande av kompetens och i form av fördjupade arbetsmetoder.
- Statens haverikommission påförs också nya uppgifter att samla in, registrera och lämna rapporter till den Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) i dess databas Emcip.

Statens haverikommission har uppskattat att för att kunna klara av att utföra de tillkommande arbetsuppgifterna krävs anställning av ytterligare tre utredare och en administratör.

Enligt utredningen är det de föreslagna förändrade lagreglerna för Statens haverikommission angående det utökade obligatoriska undersökningsområdet för sjöolyckor som kommer att utgöra huvuddelen av Statens haverikommissionens tillkommande arbetsuppgifter – och därigenom leda till merparten av haverikommissionens utökade kostnader.

Skäl föreligger därför enligt utredningens mening att närmare försöka uppskatta omfattningen av de tillkommande undersökningarna.

Utredningen har med anledning härav inhämtat följande uppgifter från Transportstyrelsens sjöfartsavdelning angående antalet av sjöfartsavdelningen genomförda olycksundersökningar mellan åren 2000 och 2009 avseende, enligt utredningens föreslagna framtida definitioner, *mycket allvarliga sjöolyckor* eller *sjöolyckor som likställs därmed*. Statistiken omfattar inte tillbud till sjöss. Detta är knappast något problem i detta sammanhang eftersom antalet till Transportstyrelsen och tidigare Sjöfartsinspektionen rapporterade tillbud är betydligt färre än antalet rapporterade olyckor.

Den statistik utredningen då fått beskriver historiska förhållanden. Ingen vet hur stort antalet olyckor kommer att bli i framtiden; på lång sikt kommer de troligen att minska men utredningen utgår vid sin bedömning – i brist på information – från att olycksantalet är oförändrat.

Av det material Transportstyrelsens sjöfartsavdelning lämnat har framkommit att sjöfartsavdelningen under ovannämnda period har utrett 121 ärenden omfattande sjöolyckor inom det ”obligatoriska” undersökningsområdet, dvs. 12 stycken mycket allvarliga sjöolyckor eller olyckor som likställs härmed per år. Olyckorna har närmare fördelat sig enligt följande.

Fartyg försvunnit (inklusive totalförlust):	38
En eller flera människor avlidit:	38
Allvarlig skada på miljö:	1
Flera människor allvarligt skadade:	4
Fartyg eller egendom utanför fartyget fått omfattande skador:	43
Fartyg har övergetts i sjön:	14

I materialet har myndigheten från dessa siffror räknat bort de fall där kriterierna uppfylls flera gånger (8 stycken) och, med möjligtvis någon reservation, olyckor som rör fiskebåtar som är mindre än 15 m (9 stycken).

Med anledning av de utökade arbetsuppgifterna ovan uppstår således merkostnader för Statens haverikommission. Vidare kan beaktas att förutsättningen för att Transportstyrelsen i dag ska undersöka en olycka är att det ska vara påkallat från säkerhets-synpunkt (jfr 3 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor). Någon sådan begränsning finns inte i olycks-

utredningsdirektivet varför, jämfört med dagens situation, det kan komma att leda till en för haverikommissionen utökad mängd undersökningar och ytterligare kostnader.

Vad som ovan redogjorts för angående bl.a. utökat krav på att kunna säkra och ta till sig t.ex. information från färdskrivare, utökat krav på internationellt samarbete, utökat krav på att samordna olycksutredningsinsatser, utarbetande av andra rutiner vad avser lämnandet av rekommendationer efter en utförd undersökning samt utökad rapporteringsskyldighet till Emcip, innebär också utökade arbetsuppgifter och kostnader för Statens haverikommission, men – enligt utredningens uppfattning – inte i en lika stor omfattning som de kostnader som uppstår genom de hos Statens haverikommission tillkommande arbetet med olycksundersökningarna.

Genom utredningens förslag om ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) uppnås enligt utredningen IMO-kodens och direktivets krav på undersökningssekretess för sjöolyckor och tillbud till sjöss. Samtidigt tas allmänhetens befogade intresse att ta del av information kring undersökningen tillvara, genom att den slutliga undersökningsrapporten kommer att innehålla all information – i förekommande fall även undersökningsmaterial – som är väsentlig för analysen av olyckan eller tillbudet. De praktiska problem som de utredande myndigheterna beskrivit, när det gäller integriteten för berörda personer och de uppgifter som inhämtas, väntas minska betydligt genom de föreslagna reglerna, vilket kan väntas leda till högre effektivitet och kvalitet i undersökningsverksamheten.

De föreslagna ändringarna kan i och för sig komma att leda till förändrade rutiner vid sekretessprövningen i Statens haverikommission, vilket dock inte bedöms leda till kostnadsökningar.

Sammantaget kommer Statens haverikommission att få utökade arbetsuppgifter. Utredningen kan dock inte med någon exakthet uppskatta de merkostnader som kommer att uppstå i Statens haverikommissions verksamhet som en följd av de utökade arbetsuppgifterna i fråga om undersökning av sjöolyckor. Den uppskattning som Statens haverikommission har gjort, kostnaden för ytterligare tre utredare och en administratör, kan mycket väl vara riktig men förefaller hög. Utredningen känner till haverikommissionens uppfattning att det är effektivare och mindre kostsamt att ha anställda utredare i stället för att behöva ”lära upp” arvoderade utredare. Utredningen kan dela denna uppfattning, men

det finns ett mellanting mellan att anställa vad som kan kallas ”full styrka” och att gå en medelväg, dvs. att även anlita utomstående utredare. Ett gott skäl till att göra så är att ingen vet hur många olyckor som kommer att inträffa i framtiden. Det är också svårt att enbart mot bakgrund av statistiken över allvarliga olyckor avgöra hur många som skulle lett till en utredning av Statens haverikommission; några preliminära bedömningar har inte gjorts.

Utredningen anser att en ökning av Statens haverikommissionens utredningskapacitet måste genomföras men kan inte uppskatta behovet av nyanställningar.

Finansiering av ökade kostnader

Av Statskontorets ovannämnda rapport (2009:22, s. 125) framgår följande angående Statens haverikommissionens nuvarande finansieringsmodell.

Statens haverikommission har i dag inget eget anslag, utan finansieras via de myndigheter som ansvarar för tillsynen och utfärdar föreskrifter på de områden där SHK utför haveriundersökningar. Finansieringen består dels av en ram för förvaltningskostnader (löner, lokalkostnader m.m.), dels av avgifter för särskilda utredningskostnader för olycksutredningarna, i form av exempelvis extern expertis som anlitas på konsultbasis, särskilda undersökningar och laboratorieförsök som vidtas m.m. Storleken på ramen för förvaltningskostnader bestäms av regeringen i samband med att beslut fattas om SHK:s och de finansierande myndigheternas regleringsbrev. – Från och med år 2009 finansierar Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt Försvarsmakten SHK:s verksamhet. Av ramen för förvaltningskostnader ska, enligt SHK:s regleringsbrev, Transportstyrelsen stå för ca 73 procent år 2009, MSB för ca 16 procent och Försvarsmakten för ca 11 procent. De särskilda utredningskostnaderna i enskilda olycksutredningar betalas av den av de tre myndigheterna som utredningen ifråga berör.

Statskontoret föreslår vidare i rapporten (s. 133) en alternativ framtida finansieringsmodell och anför som en samlad slutsats att Statens haverikommissionens verksamhet i fortsättningen bör vara helt anslagsfinansierad via ett ramanslag.

Utredningen har, i samband med deltagande vid remissmöte med anledning av Statskontorets rapport, erfarit att de flesta remissinstanser är positivt inställda till Statskontorets förslag om den ändrade finansieringsmodellen.

Mot bakgrund härav föreslår utredningen att Statens haverikommissionens bedömda tillkommande kostnader ska finansieras genom att det av Statskontoret föreslagna ramanslaget också ska omfatta nämnda tillkommande kostnader i haverikommissionens verksamhet.

För det fall förslagen i rapporten inte kommer genomföras, föreslås ökad finansiering genom justeringar i Statens haverikommissionens och de i nuläget finansierande myndigheternas – Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt Försvarsmakten – regleringsbrev.

Övriga konsekvenser

Utredningen har inte i övrigt funnit att de föreslagna författningsändringarna har några nämnvärda effekter på sjöfartsnäringsen eller enskilda i övrigt. Förslagen leder inte heller till några negativa konsekvenser för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Ej heller i övrigt medför utredningens förslag några sådana konsekvenser som föranleder särskild redovisning i betänkandet.

Regelförenkling

Av kommittédirektiv (dir. 2009:42) framgår vidare att vid utredningens arbete särskild vikt ska läggas vid regelförenkling.

Införlivandet av EG-direktiv innebär att en rad nya bestämmelser får inverkan på svensk rätt, genom ändring och komplettering av gällande författningar.

Utredningens arbete har bedrivits på så sätt att en noggrann genomgång av rättsakterna har gjorts – artikel för artikel – där inom varje område en analys av behovet av kompletterande bestämmelser i svensk rätt har gjorts.

Utredningen har vidare haft som strävan att lägga så många som möjligt av utredningens förslag till författningsändringar på myndighetsföreskriftsnivå och att i stor omfattning hänvisa till tidigare bemyndiganden.

I förekommande fall har i samband med framtagandet av nya regler äldre bestämmelser omarbetats.

8 Författningskommentar

I de allmänna övervägandena i kapitel 3–5 finns det kommentarer till de ändringar i lagar och förordningar som utredningen föreslår.

Utredningen anser det därför inte nödvändigt med särskilda författningskommentarer av traditionellt slag.

För att göra det lättare att återfinna de aktuella avsnitten i de allmänna övervägandena, återfinns nedan uppställningar med hänvisningar till rätt avsnitt.

8.1 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Lagrum	Avsnitt
17 kap. 6 a §	5.5.11
17 kap. 7 §	5.5.4
17 kap. 8 §	5.5.7
32 kap. 8 a §	5.5.5
32 kap. 8 b §	5.5.6
32 kap. 8 c §	5.5.7

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

Lagrum	Avsnitt
2 §	3.5.2

8.3 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Lagrum	Avsnitt
1 kap. 5 §	3.5.2
7 kap. 11 §	3.5.5

8.4 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Lagrum	Avsnitt
6 kap. 14 §	4.10
18 kap. 5 a §	4.18
20 kap. 11 a §	4.18

8.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Lagrum	Avsnitt
2 §	4.9
2 a §	4.7
4 §	4.6
4 b §	4.6
7 §	4.9
9 §	4.13
12 a §	4.13

8.6 Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Lagrum	Avsnitt
9 kap. 1 §	3.5.3 och 3.6
9 kap. 1 a §	3.6
9 kap. 2 §	3.5.8, 3.5.9 och 3.5.10
9 kap. 3 §	3.5.4
9 kap. 4 §	3.5.3, 3.5.5 och 3.5.8

8.7 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

Lagrum	Avsnitt
1 a §	4.8
2 b §	4.12
3 §	4.12
8 §	4.8, 4.11 och 4.17
8 c §	4.15
8 d §	4.16
8 e §	5.5.11
13 §	4.9, 4.19, 4.22 och 5.5.8
15 §	4.19
17 §	4.20 och 4.21

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 förfalldatum 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 flaggstatsdirektivet, 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 regelnämnd.

Redovisning av uppdraget

Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 15 november 2009.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till utredningen om genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet (N 2009:05)

**Dir.
2009:78**

Beslut vid regeringssammanträde den 27 augusti 2009.

Sammanfattning av uppdraget

Utredningen ska i fråga om direktiv 2009/17/EG och direktiv 2009/16/EG samt därtill relaterade frågor lämna in ett delbetänkande senast den 15 november 2009. Övriga delar i utredningens uppdrag ska redovisas senast den 31 mars 2010.

Uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 29 april 2009 har statsrådet Åsa Torstensson tillkallat en särskild utredare med uppdrag att bl.a. föreslå hur tredje sjösäkerhetspaketet ska genomföras i svensk rätt (kommittédirektiv 2009:42).

Rättsakterna hade vid tiden för beslutet av kommittédirektiven ännu inte publicerats i Europeiska unionens tidning (EUT). Det var således vid beslutet av direktiven oklart när medlemsstaterna skulle genomföra direktiven, varför utredningstiden inte kunde sättas längre än till den 15 november 2009.

Rättsakterna har nu publicerats i EUT och tidpunkten för genomförandet därmed fastställts till den 30 november 2010 för direktiv 2009/17/EG och till den 31 december 2010 för direktiv 2009/16/EG. I fråga om dessa direktiv samt därtill relaterade frågor kvarstår således behovet av en redovisning den 15 november 2009. Utredningen ska därför senast den 15 november inkomma med ett delbetänkande med redovisning av dessa direktiv och därtill relaterade frågor.

För direktiv 2009/21/EG, 2009/15/EG och 2009/18/EG har tidpunkten för genomförande emellertid fastställts till den 17 juni 2011. I fråga om dessa direktiv och övriga frågor som utredningen har att hantera är det tillräckligt om utredningen redovisar dessa senast den 31 mars 2010.

(Näringsdepartementet)

DIREKTIV

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 därmed

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

(2) Med hänsyn till arten av bestämmelser i direktiv 94/57/EG förefaller det lämpligt att dessa omarbetas i form av två olika gemenskapsrättsakter, nämligen ett direktiv och en förordning.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

(3) I sin resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam politik för säkerheten till sjöss satte rådet upp målet att få bort alla undermåliga fartyg från gemenskapens vatten, och prioriterade gemenskapsåtgärder för att säkerställa ett effektivt och enhetligt genomförande av internationella regler genom att utarbeta gemensamma standarder för klassificeringssällskap.

med beaktande av kommissionens förslag,

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

(4) Säkerheten och förhindrandet av föroreningar till sjöss kan effektivt förbättras genom en strikt tillämpning av internationella konventioner, koder och resolutioner samtidigt som friheten att tillhandahålla tjänster främjas.

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 3 februari 2009 ⁽³⁾, och

(5) Det åligger flaggstaterna och hamnstaterna att kontrollera att fartygen uppfyller de enhetliga internationella standarderna för säkerhet och förhindrande av förorening till sjöss.

av följande skäl:

(1) 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 ⁽⁴⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör direktivet omarbetas av tydlighetsskäl.

(6) Medlemsstaterna är ansvariga för utfärdandet av internationella certifikat rörande säkerhet och förhindrande av förorening som föreskrivs i sådana konventioner som den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas 74), den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), samt för genomförandet av bestämmelserna i dessa konventioner.

⁽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, 20.3.2008, s. 633), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 11), 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⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20.

(7) I överensstämmelse med sådana konventioner får alla medlemsstater i varierande omfattning bemyndiga erkända organisationer att bestyrka att bestämmelserna i fråga följs och de får delegera utfärdandet av motsvarande certifikat rörande säkerhet och förhindrande av förorening.

- (8) Ett stort antal av de nuvarande organisationer som är erkända av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) parter världen över kan inte säkerställa vare sig ett korrekt genomförande av reglerna eller tillräcklig tillförlitlighet när de agerar på uppdrag av de nationella administrationerna, eftersom de saknar den tillförlitliga och nödvändiga struktur och erfarenhet som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter på ett verkligt professionellt sätt.
- (9) I enlighet med Solas 74 kapitel II-1 del A-1 regel 3-1 är medlemsstaterna ansvariga för att säkerställa att fartyg som för deras flagg är konstruerade, byggda och underhållna i överensstämmelse med de strukturella, mekaniska och elektriska krav som ställs av organisationer som erkänts av administrationerna. Dessa organisationer har därför uppgiften att utforma och genomföra regler för konstruktion, byggande, underhåll och inspektion av fartyg och är ansvariga för att inspektera fartyg på flaggstatens vägnar och intyga att dessa fartyg följer de internationella konventionernas bestämmelser för utfärdande av relevanta certifikat. För att de ska kunna utföra denna uppgift måste de vara oavhängiga och ha en högt specialiserad teknisk kompetens och ett krävande kvalitetssystem.
- (10) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg spelar en viktig roll i gemenskapslagstiftningen om sjösäkerhet.
- (11) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg bör kunna erbjuda sina tjänster i hela gemenskapen under konkurrens, samtidigt som de olika organisationernas tjänster ger ett likvärdigt säkerhets- och miljöskydd. De nödvändiga branschstandarderna bör alltså vara enhetliga och tillämpas i hela gemenskapen.
- (12) Utfärdandet av radiosäkerhetscertifikatet för lastfartyg kan anförtros privata organ som har tillräcklig sakkunskap och kvalificerad personal.
- (13) En medlemsstat får på objektiva och klara grunder begränsa antalet erkända organisationer som den bemyndigar i enlighet med sina behov under kommissionens översyn i enlighet med ett kommittéförfarande.
- (14) Detta direktiv bör säkerställa friheten att tillhandahålla tjänster i gemenskapen och gemenskapen bör följaktligen komma överens med de tredjeländer där vissa av de erkända organisationerna har sin hemvist för att säkerställa en likvärdig behandling för erkända organisationer som har sin hemvist i gemenskapen.
- (15) Det är nödvändigt att de nationella administrationerna är djupt delaktiga i fartygsbesiktningar och i utfärdandet av certifikat i samband därmed, för att säkerställa att de internationella säkerhetsreglerna följs noggrant även när medlemsstaterna anförtrotts åt utomstående erkända organisationer att utföra myndighets uppgifter. Det är därför lämpligt att upprätta ett nära samarbete mellan administrationerna och de erkända organisationer som de bemyndigar, vilket kan kräva att de erkända organisationerna har en lokal representant på den medlemsstats område på vilkens vägnar de utför uppgifterna.
- (16) När en erkänd organisation, dess inspektörer eller tekniska personal utfärdar relevanta certifikat för administrationens räkning, ska medlemsstaterna beakta möjligheten att, när det gäller denna delegerade verksamhet, låta dem omfattas av proportionerliga rättsliga garantier och skydd, inklusive skälig rätt till försvar, med undantag för immunitet, som är ett privilegium som enbart kan åberopas av medlemsstater, som en rättighet som inte kan skiljas från suveräniteten och som därför inte kan delegeras.
- (17) Skillnader i systemen för ersättningsansvar mellan de erkända organisationer som agerar för medlemsstaternas räkning skulle kunna hindra ett riktigt genomförande av direktivet. För att bidra till att lösa detta problem är det lämpligt att införa en viss grad av harmonisering på gemenskapsnivå av det ersättningsansvar som uppstår vid en sjöolycka som förorsakas av en erkänd organisation, enligt beslut i domstol – inbegripet tvistlösning genom skiljedomsförfaranden.
- (18) 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 ⁽¹⁾.
- (19) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra detta direktiv för att införliva senare ändringar av internationella konventioner, protokoll, koder och resolutioner med anknytning till direktivet. 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.
- (20) Medlemsstaterna bör emellertid fortfarande ha möjlighet att upphäva eller återkalla det bemyndigande som de gett en erkänd organisation, varvid de ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut, och ange de skäl som ligger till grund för beslutet.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (21) Medlemsstaterna bör regelbundet bedöma hur de erkända organisationer som arbetar för dem presterar och de bör tillhandahålla kommissionen och alla andra medlemsstater exakt information om prestationerna.
- (22) I egenskap av hamnmyndigheter är medlemsstaterna skyldiga att främja säkerheten på och förhindra föroreningen av gemenskapens vatten genom att prioritera inspektion av fartyg med certifikat från organisationer som inte uppfyller de gemensamma kriterierna, och därigenom säkerställa att fartyg som seglar under tredjelands flagg inte åtnjuter en förmånligare behandling.
- (23) För närvarande finns det inga enhetliga internationella standarder för fartygsskrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer som alla fartyg måste följa antingen på byggnadsstadiet eller under hela sin livstid. Sådana standarder får fastställas i enlighet med erkända organisationers regler eller i enlighet med likvärdiga standarder som ska beslutas av de nationella administrationerna i enlighet med det förfarande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster ⁽¹⁾.
- (24) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa åtgärder som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som inom gemenskapen ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, 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.
- (25) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 94/57/EG. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det direktivet.
- (26) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i bilaga I del B.
- (27) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (28) Åtgärder som ska följas av organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg fastställs 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 (omarbetning) ⁽³⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I detta direktiv fastställs åtgärder som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, för uppfyllande av de internationella konventionerna om säkerheten till sjöss och förhindrande av havsförorening, samtidigt som friheten att tillhandahålla tjänster främjas. Detta inkluderar utarbetandet och genomförandet av säkerhetskrav för skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer på fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.

Artikel 2

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- a) *fartyg*: fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.
- b) *fartyg som seglar under en medlemsstats flagg*: fartyg som är registrerade i en medlemsstat och som seglar under dess flagg i enlighet med dess lagstiftning. Fartyg som inte motsvarar denna definition likställs med fartyg som seglar under tredjelands flagg.
- c) *inspektioner och besiktningar*: inspektioner och besiktningar som är obligatoriska enligt de internationella konventionerna.
- d) *internationella konventioner*: den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas 74) utom kapitel XI-2 i dess bilaga, den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), inklusive protokoll och ändringar till dessa, samt därmed förknippade koder av tvingande karaktär i alla medlemsstater, i uppdaterad version.

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Se sidan 11 i detta nummer av EUT.

- e) *organisation*: en rättslig enhet, dess dotterbolag och andra organ under dess kontroll, som i samarbete eller enskilt utför uppgifter som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.
- f) *kontroll*: vid tillämpningen av e) avses med *kontroll* rättigheter, avtal eller andra rättsliga eller praktiska medel som enskilt eller i kombination ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande över en juridisk person eller bemyndigar en juridisk person att utföra uppgifter som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.
- g) *erkänd organisation*: en organisation som har erkänts i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009.
- h) *bemyndigande*: ett förfarande genom vilket en medlemsstat ger ett bemyndigande eller delegerar befogenheter till en erkänd organisation.
- i) *föreskrivet certifikat*: ett certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med internationella konventioner.
- j) *regler och förfaranden*: de krav som en erkänd organisation ställer på hur fartygen ska vara konstruerade, byggda, utrustade, underhållna och besiktigade.
- k) *klasscertifikat*: ett av en erkänd organisation utfärdat dokument som intygar ett fartygs lämplighet för en viss användning eller tjänst i enlighet med de regler och förfaranden som organisationen har fastställt och offentliggjort.
- l) *radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg*: det certifikat som infördes genom 1988 års protokoll om ändring av Solas antaget av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Artikel 3

1. När medlemsstaterna tar på sig ansvar och förpliktelser inom ramen för de internationella konventionerna, ska de se till att deras behöriga administrationer kan säkerställa att bestämmelserna i dessa tillämpas på ett effektivt sätt, särskilt avseende inspektion och besiktning av fartyg samt utfärdandet av föreskrivna certifikat och dispenscertifikat i enlighet med de internationella konventionerna. Medlemsstaterna ska agera i enlighet med tillämpliga bestämmelser i bilagan och i bihanget till IMO:s resolution A.847(20) om riktlinjer för att bistå flaggstaten vid genomförandet av IMO:s instrument.

2. När en medlemsstat vid tillämpningen av punkt 1 beslutar att med avseende på fartyg som seglar under dess flagg

i) bemyndiga organisationer att helt eller delvis utföra inspektioner och besiktningar avseende föreskrivna certifikat, inklusive sådana som gör det möjligt att bedöma om de regler som avses i artikel 11.2 efterlevs samt, i tillämpliga fall, att utfärda eller förnya därtill hörande certifikat, eller

ii) att helt eller delvis överlåta de inspektioner och besiktningar som avses i led i på organisationer,

ska den anförtro dessa uppgifter endast åt erkända organisationer.

Den behöriga administrationen ska i samtliga fall godkänna det första utfärdandet av dispenscertifikat.

För radiosäkerhetscertifikatet för lastfartyg får emellertid dessa uppgifter anförtros åt ett privat organ som har erkänts av en behörig administration och som har tillräcklig sakkunskap och kvalificerad personal för att på administrationens vägnar utföra särskilda säkerhetsbedömningar rörande radiokommunikation.

3. Denna artikel avser inte certifiering av specifika delar av marin utrustning på ett fartyg.

Artikel 4

1. Vid tillämpningen av artikel 3.2 ska medlemsstaterna i princip inte vägra att bemyndiga någon av de erkända organisationerna att åta sig uppgifterna, om inte annat följer av bestämmelserna i punkt 2 i den här artikeln samt i artiklarna 5 och 9. De får emellertid begränsa det antal organisationer som de bemyndigar i enlighet med sina behov, förutsatt att det finns klara och objektiva skäl till att göra så.

På en medlemsstats begäran ska kommissionen anta lämpliga åtgärder i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 6.2 för att säkerställa en korrekt tillämpning av första stycket i den här punkten beträffande vägran av ett bemyndigande och av artikel 8 beträffande de fall där ett bemyndigande tillfälligt dras in eller återkallas.

2. För att en medlemsstat ska godta att en erkänd organisation som har sin hemvist i ett tredjeland helt eller delvis utför de uppgifter som anges i artikel 3 får den begära att tredjelandet i fråga beviljar en motsvarande behandling av de erkända organisationer som har sin hemvist i gemenskapen.

Dessutom får gemenskapen begära att ett tredjeland där en erkänd organisation har sin hemvist beviljar en motsvarande behandling av de erkända organisationer som har sin hemvist inom gemenskapen.

Artikel 5

1. Medlemsstater som beslutar i enlighet med artikel 3.2 ska upprätta en arbetsförbindelse mellan sin behöriga administration och de organisationer som agerar för deras räkning.

2. Arbetsförbindelsen ska regleras genom ett formaliserat, skriftligt och icke-diskriminerande avtal eller ett likvärdigt rättsligt arrangemang som fastställer de särskilda uppgifter och funktioner som organisationerna har åtagit sig och som åtminstone omfattar följande:

a) Bestämmelserna i bilag II till IMO:s resolution A.739(18) om riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar för administrationens räkning, med beaktande av bilagan, bihangen och tillägget till IMO:s MSC/cirkulär 710 och MEPC/cirkulär 307 om avtalsmall för bemyndigande av erkända organisationer som agerar för administrationens räkning.

b) Följande bestämmelser om ekonomiskt ansvar:

i) Om det till följd av en sjöolycka genom lagakraftvunnen dom eller skiljedomsförfarande fastställs att administrationen har ett ersättningsansvar samt att den ska utge ersättning till de skadelidande för sakförlust eller sakskada, personskada eller dödsfall, och det kan bevisas inför domstolen att förlusten, skadan eller dödsfallet orsakats av en uppsåtlig handling eller underlåtelse eller grov vårdslöshet från den erkända organisationens sida, eller från dess organ, anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, ska administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda förlust, skada eller dödsfall vållats av den erkända organisationen.

ii) Om det till följd av en sjöolycka genom lagakraftvunnen dom eller skiljedomsförfarande fastställs att administrationen har ett ersättningsansvar samt att den ska utge ersättning till de skadelidande för personskada eller dödsfall, och det kan bevisas inför domstolen att personskadan eller dödsfallet orsakats av en försumlig eller vårdslös handling eller underlåtelse från den erkända organisationens sida, eller från dess anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, ska administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda personskada eller dödsfall vållats av den erkända organisationen. Medlemsstaterna får begränsa det högsta belopp som ska betalas av den erkända organisationen, men detta belopp får inte understiga 4 000 000 EUR.

iii) Om det till följd av en sjöolycka genom lagakraftvunnen dom eller skiljedomsförfarande fastställs att administra-

tionen har ett ersättningsansvar samt att den ska utge ersättning till de skadelidande för sakförlust eller sakskada, och det kan bevisas inför domstolen att förlusten eller skadan orsakats av en försumlig eller vårdslös handling eller underlåtelse från den erkända organisationens sida, eller från dess anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, ska administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda förlust eller skada vållats av den erkända organisationen. Medlemsstaterna får begränsa det högsta belopp som ska betalas av den erkända organisationen, men detta belopp får inte understiga 2 000 000 EUR.

c) Bestämmelser om en regelbundet återkommande granskning som utförs av administrationen eller av ett opartiskt utomstående organ som har utsetts av administrationen och som avser de uppgifter som organisationerna utför för administrationens räkning enligt artikel 9.1.

d) Möjligheten att genomföra slumpvisa och ingående inspektioner av fartygen.

e) Bestämmelser om obligatorisk rapportering av väsentlig information om organisationernas klassade flotta, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass.

3. I avtalet eller genom det likvärdiga rättsliga arrangemanget kan det krävas att den erkända organisationen har ett lokalt ombud på den medlemsstats territorium för vars räkning den utför de uppgifter som avses i artikel 3. Detta krav kan uppfyllas av ett lokalt ombud som är juridisk person enligt medlemsstatens lagar och som omfattas av de nationella domstolarnas behörighet.

4. Varje enskild medlemsstat ska förse kommissionen med exakta uppgifter om den arbetsförbindelse som har etablerats i enlighet med denna artikel. Kommissionen ska därefter meddela de andra medlemsstaterna om detta.

Artikel 6

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 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 tre månader.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

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 7

1. Detta direktiv får, utan att dess tillämpningsområde utökas, ändras i syfte att

- a) med avseende på tillämpningen av detta direktiv införliva senare ikraftträdde ändringar av de internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner som avses i artiklarna 2 d, 3.1 och 5.2,
- b) ändra de belopp som anges i artikel 5.2 b ii och iii.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 6.3.

2. När nya instrument eller protokoll till de internationella konventioner som avses i artikel 2 d antas ska rådet, på förslag av kommissionen samt med hänsyn till medlemsstaternas parlamentariska förfaranden och relevanta förfaranden inom IMO, besluta om närmare arrangemang för ratificering av dessa nya instrument eller protokoll, och samtidigt säkerställa att de tillämpas enhetligt och samtidigt i medlemsstaterna.

Ändringarna av de internationella instrument som avses i artikel 2 d och artikel 5 får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

Artikel 8

Trots de minimikriterier som anges i bilaga I till förordning (EG) nr 391/2009 får en medlemsstat, om den anser att en erkänd organisation inte längre kan bemyndigas att för dess räkning utföra de uppgifter som anges i artikel 3, tillfälligt dra in eller återkalla ett bemyndigande. I ett sådant fall ska medlemsstaten utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och ange de skäl som ligger till grund för beslutet.

Artikel 9

1. Varje medlemsstat ska försäkra sig om att de erkända organisationer som utför uppdrag för dess räkning enligt artikel 3.2 på ett effektivt sätt utför de uppgifter som avses i den artikeln till belåtenhet för dess behöriga administration.

2. För att utföra den uppgift som avses i punkt 1, ska varje medlemsstat, åtminstone vartannat år, kontrollera alla erkända organisationer som utför uppgifter för dess räkning och ska

tillhandahålla de andra medlemsstaterna och kommissionen en rapport om resultaten från dessa kontroller senast den 31 mars året efter det år då kontrollerna utfördes.

Artikel 10

När medlemsstaterna i egenskap av hamnstater utövar sina inspektionsrättigheter och inspektionsförpliktelser och upptäcker att erkända organisationer som agerar för en flaggstats räkning har utfärdat giltiga föreskrivna certifikat till ett fartyg som inte uppfyller de relevanta kraven i de internationella konventionerna eller att ett fartyg med ett giltigt klasscertifikat har någon brist med avseende på de punkter som certifikatet omfattar, ska de rapportera detta till kommissionen och övriga medlemsstater samt underrätta den berörda flaggstaten. Endast fall med fartyg som utgör ett allvarligt hot mot säkerheten och miljön eller som uppvisar tecken på särskild försumlighet hos de erkända organisationerna ska rapporteras i enlighet med denna artikel. Den berörda erkända organisationen ska underrättas om fallet vid tiden för den första inspektionen så att den omedelbart kan vidta lämpliga uppföljningsåtgärder.

Artikel 11

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att fartyg som seglar under dess flagg är konstruerade, byggda, utrustade och underhållna i enlighet med en erkänd organisations regler och förfaranden beträffande skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer.

2. En medlemsstat kan besluta att använda sådana regler som den anser vara likvärdiga med en erkänd organisations regler och förfaranden endast om den omedelbart anmäler dem till kommissionen i överensstämmelse med förfarandet i direktiv 98/34/EG och till de andra medlemsstaterna, samt förutsatt att ingen annan medlemsstat eller kommissionen har invändningar mot dem och att de befins vara likvärdiga i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 6.2 i detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska samarbeta med de erkända organisationer de har bemyndigat i utformningen av organisationens regler och förfaranden. De ska samråda med de erkända organisationerna för att uppnå en enhetlig tolkning av de internationella konventionerna.

Artikel 12

Kommissionen ska vartannat år informera Europaparlamentet och rådet om hur genomförandet av detta direktiv fortgår i medlemsstaterna.

Artikel 13

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

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävts genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

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

Artikel 14

Direktiv 94/57/EG, i dess lydelse enligt de direktiv som anges i bilaga I del A, ska upphöra att gälla med verkan från och med den 17 juni 2009, dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller den tidsfrist för införlivande i nationell lagstiftning av dessa direktiv som anges i bilaga I del B.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 15

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

Artikel 16

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

DEL A

Upphävt direktiv med dess ändringar

(som det hänvisas till i artikel 14)

Rådets direktiv 94/57/EG	EGT L 319, 12.12.1994, s. 20
Kommissionens direktiv 97/58/EG	EGT L 274, 7.10.1997, s. 8
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG	EGT L 19, 22.1.2002, s. 9
Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG	EGT L 324, 29.11.2002, s. 53

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell rätt

(som det hänvisas till i artikel 14)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
94/57/EG	31 december 1995
97/58/EG	30 september 1998
2001/105/EG	22 juli 2003
2002/84/EG	23 november 2003

BILAGA II

Jämförelsetabell

Direktiv 94/57/EG	Det här direktivet	Förordning (EG) nr 000/2009
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 a	Artikel 2 a	Artikel 2 a
Artikel 2 b	Artikel 2 b	–
Artikel 2 c	Artikel 2 c	–
Artikel 2 d	Artikel 2 d	Artikel 2 b
Artikel 2 e	Artikel 2 e	Artikel 2 c
–	Artikel 2 f	Artikel 2 d
Artikel 2 f	Artikel 2 g	Artikel 2 e
Artikel 2 g	Artikel 2 h	Artikel 2 f
Artikel 2 h	Artikel 2 i	Artikel 2 g
Artikel 2 i	Artikel 2 k	Artikel 2 i
–	Artikel 2 j	Artikel 2 h
Artikel 2 j	Artikel 2 l	–
Artikel 2 k	–	Artikel 2 j
Artikel 3	Artikel 3	–
Artikel 4.1 första meningen	–	Artikel 3.1
Artikel 4.1 andra meningen	–	Artikel 3.2
Artikel 4.1 tredje meningen	–	–
Artikel 4.1 fjärde meningen	–	Artikel 4.1
–	–	Artikel 3.3
–	–	Artikel 4.2, 4.3 och 4.4
–	–	Artikel 5
–	–	Artikel 6
–	–	Artikel 7
Artikel 5.1	Artikel 4.1	–
Artikel 5.3	Artikel 4.2	–
Artikel 6.1, 6.2, 6.3 och 6.4	Artikel 5.1, 5.2, 5.3 och 5.4	–
Artikel 6.5	–	–
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8.1 första strecksatsen	Artikel 7.1 första stycket a	–
Artikel 8.1 andra strecksatsen	–	Artikel 13.1
Artikel 8.1 tredje strecksatsen	Artikel 7.1 första stycket b	–
–	Artikel 7.1 andra stycket	Artikel 13.1 andra stycket
Artikel 8.2	Artikel 7.2	–
Artikel 8.2 andra stycket	–	Artikel 13.2
Artikel 9.1	–	–
Artikel 9.2	–	–
Artikel 10.1 inledningsfrasen	Artikel 8	–
Artikel 10.1 a, b och c, 10.2, 10.3 och 10.4	–	–
Artikel 11.1 och 11.2	Artikel 9.1 och 9.2	–

Direktiv 94/57/EG	Det här direktivet	Förordning (EG) nr 000/2009
Artikel 11.3 och 11.4	–	Artikel 8.1 och 8.2
Artikel 12	Artikel 10	–
Artikel 13	–	–
Artikel 14	Artikel 11.1 och 11.2	–
–	Artikel 11.3	–
–	Artikel 12	–
–	–	Artikel 9
Artikel 15.1	–	–
–	–	Artikel 10.1 och 10.2
Artikel 15.2	–	Artikel 10.3
Artikel 15.3	–	Artikel 10.4
Artikel 15.4	–	Artikel 10.5
Artikel 15.5	–	Artikel 10.6 första, andra, tredje och femte styckena
–	–	Artikel 10.6 fjärde stycket
Artikel 16	Artikel 13	–
Artikel 17	Artikel 16	–
–	Artikel 14	–
–	Artikel 15	–
–	–	Artikel 11
–	–	Artikel 14
–	–	Artikel 15
–	–	Artikel 16
–	–	Artikel 17
–	–	Artikel 18
–	–	Artikel 19
Bilaga	–	Bilaga I
–	Bilaga I	–
–	Bilaga II	Bilaga II

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

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, mot bakgrund av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 3 februari 2009 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) 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 ⁽⁴⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör direktivet omarbetas av tydlighets skull.

(2) Med hänsyn till arten av bestämmelser i direktiv 94/57/EG förefaller det lämpligt att dessa omarbetas i form av två olika gemenskapsrättsakter, nämligen ett direktiv och en förordning.

⁽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, 20.3.2008, s. 632), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 190 E, 29.7.2008, s. 1), 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⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20.

(3) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg bör kunna erbjuda sina tjänster i hela gemenskapen under konkurrens, samtidigt som de olika organisationernas tjänster ger ett likvärdigt säkerhets- och miljöskydd. De nödvändiga branschstandarderna bör alltså vara enhetliga och tillämplas i hela gemenskapen.

(4) Detta mål bör eftersträvas genom åtgärder som på ett adekvat sätt ansluter sig till arbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och där så är lämpligt bygger vidare på och kompletterar detta. Medlemsstaterna och kommissionen bör dessutom främja IMO:s utarbetande av en internationell kod för erkända organisationer.

(5) Det bör fastställas minimikriterier för erkännande av organisationer i syfte att öka säkerheten på och förhindra förorening från fartyg. Minimikriterierna i direktiv 94/57/EG bör därför stärkas.

(6) För att bevilja ett första erkännande till organisationer som önskar bli bemyndigade att agera för medlemsstaternas räkning kan efterlevnaden av de minimikriterier som fastställs i denna förordning bedömas effektivare på ett harmoniserat och centraliserat sätt av kommissionen tillsammans med de medlemsstater som begär erkännandet.

(7) Bara organisationer med en viss prestationsnivå i fråga om kvalitet och säkerhet bör erkännas. Omfattningen av detta erkännande bör motsvara och fortlöpande anpassas till den berörda organisationens aktuella kapacitet. Erkännandet bör även ta hänsyn till erkända organisationers olika rättsliga status och bolagsform samtidigt som en fortsatt enhetlig tillämpning av de minimikriterier som fastställs i denna förordning säkerställs liksom effektiviteten i gemenskapens kontrollverksamhet. Oberoende av bolagsformen bör den organisation som erkänns tillhandahålla tjänster över hela världen och dess rättsliga enheter omfattas av globalt solidariskt ansvar.

(8) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning 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 ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (9) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra denna förordning för att inkorporera senare ändringar av internationella konventioner, protokoll, koder och resolutioner med anknytning till förordningen, för att uppdatera minimikriterierna i bilaga I och för att anta kriterier för mätning av effektiviteten i de regler och förfaranden som tillämpas av de erkända organisationerna, liksom dessas insatser vad gäller säkerhet hos och förhindrande av föroreningar från de av dem klassificerade fartygen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (10) Det är ytterst viktigt att åtgärder kan vidtas snabbt, effektivt och proportionellt när en erkänd organisation underlåter att fullgöra sina förpliktelser. I första hand bör man sträva efter att på ett tidigt stadium åtgärda de brister som kan utgöra ett hot mot säkerheten eller miljön. Kommissionen bör därför ges befogenhet att ålägga en erkänd organisation att vidta nödvändiga förebyggande eller avhjäljande åtgärder, och bör kunna besluta om tvångsmedel i form av böter och vite. Kommissionen bör utöva denna befogenhet på ett sätt som är förenligt med grundläggande rättigheter och bör säkerställa organisationens möjlighet att yttra sig under hela förfarandet.
- (11) I enlighet med den gemenskapsomfattande metoden måste beslutet att återkalla erkännandet av en organisation som inte fullgör skyldigheterna i denna förordning, om ovannämnda åtgärder inte visar sig vara verkningsfulla, eller om organisationen på annat sätt utgör ett oacceptabelt hot mot säkerhet eller miljö, fattas på gemenskapsnivå, och därför av kommissionen i enlighet med ett kommittéförfarande.
- (12) Den fortlöpande övervakning i efterhand av erkända organisationer som görs för att bedöma huruvida de följer denna förordning kan genomföras effektivare om den harmoniseras och centraliseras. Det är därför lämpligt att denna uppgift anförtros kommissionen och den medlemsstat som begär erkännandet, och att dessa får agera för gemenskapens räkning.
- (13) För att kunna kontrollera att organisationerna uppfyller minimikriterierna enligt denna förordning i fråga om alla fartyg i deras respektive klass måste kommissionens inspektörer få tillträde till fartyg och tillgång till fartygshandlingar, oavsett fartygets flagg, som en del av övervakningen av erkända organisationers verksamhet.
- (14) Säkerheten på de fartyg som en erkänd organisation inspekterar och certifierar är avhängig organisationens förmåga att snabbt upptäcka och åtgärda brister i sina regler, förfaranden och interna kontroller. Denna förmåga bör förbättras genom inrättande av en av kommersiella och politiska intressen oberoende enhet för kvalitetsbedömning och certifiering, som kan föreslå gemensamma åtgärder avsedda att förbättra samtliga erkända organisationer och skapa ett givande samarbete med kommissionen.
- (15) De erkända organisationernas regler och förfaranden är en viktig faktor när det gäller att öka säkerheten och förhindra olyckor och förorening. De erkända organisationerna har inlett ett arbete som bör leda till harmonisering av deras regler och förfaranden. Detta arbete bör uppmuntras och stödjas genom gemenskapslagstiftning, eftersom det bör ha en positiv inverkan både på sjösäkerheten och på den europeiska varvsindustrins konkurrenskraft.
- (16) Harmoniseringen av de erkända organisationernas regler för konstruktion, byggande och periodisk besiktning av handelsfartyg är en fortgående process. Skyldigheten att ha en uppsättning egna regler eller en demonstrerad förmåga till att ha egna regler bör därför ses inom ramen för harmoniseringsprocessen och bör inte utgöra ett hinder för den verksamhet som bedrivs av erkända organisationer eller potentiella kandidater för erkännande.
- (17) Erkända organisationer bör åläggas att uppdatera och konsekvent genomföra sina tekniska standarder för att harmonisera säkerhetsreglerna och säkerställa att internationella regler genomförs enhetligt inom gemenskapen. I de fall organisationernas tekniska standarder är identiska eller mycket lika bör man i fall då detta är möjligt överväga ett ömsesidigt erkännande av certifikat för material, utrustning och komponenter, med de mest krävande och strängaste standarderna som referens.
- (18) Medan varje erkänd organisation i princip bör hållas ensam och uteslutande ansvarig för de delar som den certifierar, bör erkända organisationers och tillverkares ersättningsansvar alltefter omständigheterna följa överenskomna villkor eller tillämplig lag i varje enskilt fall.
- (19) Eftersom öppenhet och informationsutbyte mellan berörda parter samt allmänhetens rätt till tillgång till information är av grundläggande vikt för att förhindra olyckor till sjöss bör de erkända organisationerna överlämna all relevant lagstadgad information om de klassade fartygens skick till de myndigheter som utför hamnstatskontrollen och göra den tillgänglig för allmänheten.

- (20) I syfte att förhindra att fartyg övergår från en klass till en annan för att undvika att utföra nödvändiga reparationer bör de erkända organisationerna sinsemellan utbyta all relevant information om de ifrågavarande fartygens skick och, om det är nödvändigt, kontakta flaggstaten.
- (21) Skyddet av immateriella rättigheter tillhörande sjöfartsaktörer inbegripet skeppsvarv, tillhandahållare av utrustning och redare bör inte hindra normala affärstransaktioner och i kontrakt överenskomna tjänster mellan dessa parter.
- (22) Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ⁽¹⁾, bör ge det stöd som behövs för tillämpning av denna förordning.
- (23) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg i trafik i gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av åtgärdens omfattning, 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 denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (24) Åtgärder som ska följas av medlemsstaterna i deras förhållande till de organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg fastställs 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 sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I denna förordning fastställs åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, för uppfyllande av de internationella konventionerna om säkerheten till sjöss och förhindrande av havsförorening, samtidigt som friheten att tillhandahålla tjänster främjas. Detta omfattar utarbetandet och genomförandet av säkerhetskrav för skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer på fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Se sidan 47 i detta nummer av EUT.

Artikel 2

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *fartyg*: fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.
- b) *internationella konventioner*: den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas 74) utom kapitel XI-2 i dess bilaga, den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), inklusive protokoll och ändringar till dessa, samt därmed förknippade koder av tvingande karaktär i alla medlemsstater, i uppdaterad version.
- c) *organisation*: en rättslig enhet, dess dotterbolag och andra organ under dess kontroll, som i samarbete eller enskilt utför uppgifter som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
- d) *kontroll*: vid tillämpningen av c avses med *kontroll* rättigheter, avtal eller andra rättsliga eller praktiska medel som enskilt eller i kombination ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande över en juridisk person eller bemyndigar en juridisk person att utföra uppgifter som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
- e) *erkänd organisation*: en organisation som har erkänts i enlighet med denna förordning.
- f) *bemyndigande*: ett förfarande genom vilket en medlemsstat ger ett bemyndigande eller delegerar befogenheter till en erkänd organisation.
- g) *föreskrivet certifikat*: ett certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med internationella konventioner.
- h) *regler och förfaranden*: de krav som en erkänd organisation ställer på hur fartygen ska vara konstruerade, byggda, utrustade, underhållna och besiktigade.
- i) *klasscertifikat*: ett av en erkänd organisation utfärdat dokument som intygar ett fartygs lämplighet för en viss användning eller tjänst i enlighet med de regler och förfaranden som organisationen har fastställt och offentliggjort.
- j) *hemvist*: det ställe där en organisation har sitt huvudsäte, huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet.

Artikel 3

1. Medlemsstater som önskar bemyndiga en organisation som ännu inte är erkänd ska till kommissionen överlämna en begäran om erkännande tillsammans med fullständig information om, och bevis för, att organisationen uppfyller minimikriterierna i bilaga I och om kravet på organisationen och dess åtagande att följa bestämmelserna i artiklarna 8.4, 9, 10 och 11.

2. Kommissionen ska, tillsammans med respektive medlemsstat som lämnar in begäran, genomföra bedömningar av de organisationer för vilka den mottagit en begäran om erkännande för att kontrollera att de uppfyller och åtar sig att följa de krav som avses i punkt 1.

3. Kommissionen ska i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3 vägra att erkänna organisationer som inte uppfyller de krav som avses i punkt 1 eller vilkas prestationsnivåer enligt de kriterier som fastställs i enlighet med artikel 14 anses utgöra ett oacceptabelt hot mot säkerhet eller miljö.

Artikel 4

1. Kommissionen ska bevilja erkännandet i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3.

2. Erkännande ska endast beviljas de organisationer som uppfyller de krav som avses i artikel 3.

3. Erkännandet ska utfärdas för den berörda rättsliga enheten, dvs. moderenheten för alla de rättsliga enheter som utgör den erkända organisationen. Erkännandet ska omfatta alla rättsliga enheter som bidrar till att säkerställa att den organisationen lämnar täckning för deras tjänster i hela världen.

4. Kommissionen får i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3 begränsa ett erkännande i fråga om vissa typer av fartyg, fartyg av en viss storlek, vissa trader eller en kombination av dessa, i överensstämmelse med den berörda organisationens dokumenterade kapacitet och sakkunskap. I ett sådant fall ska kommissionen ange skälen för begränsningen och villkoren för att begränsningen ska upphävas eller kunna utvidgas. Denna begränsning kan när som helst ses över.

5. Kommissionen ska upprätta och regelbundet uppdatera en förteckning över de organisationer som erkänns i enlighet med denna artikel. Förteckningen ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Om kommissionen anser att en erkänd organisation inte har uppfyllt minimikriterierna i bilaga I eller fullgjort sina förplik-

telser enligt denna förordning eller att en erkänd organisations prestationsnivå i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening har försämrats i betydande grad, men att detta inte utgör ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön, ska kommissionen ålägga den berörda erkända organisationen att inom angivna tidsfrister vidta de förebyggande och avhjälpande åtgärder som behövs för att dessa minimikriterier och förpliktelser ska uppfyllas respektive fullgöras helt och hållet och särskilt undanröja alla hot mot säkerheten eller miljön, eller på annat sätt ta itu med orsakerna till den försämrade prestationsnivån.

Om hotet mot säkerheten eller miljön är akut kan de förebyggande och avhjälpande åtgärderna inbegripa interimistiska skyddsåtgärder.

Kommissionen ska dock, utan att det påverkar åtgärdernas omedelbara genomförande, lämna förhandsmeddelande om de åtgärder den avser att vidta till alla de medlemsstater som har givit den berörda erkända organisationen sitt bemyndigande.

Artikel 6

1. Kommissionen får, utöver de åtgärder som vidtagits enligt artikel 5, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 12.2 besluta om böter för erkända organisationer

a) — vars allvarliga eller upprepade underlåtenhet att uppfylla minimikriterierna i bilaga I, eller att fullgöra förpliktelserna enligt artiklarna 8.4, 9, 10 och 11

eller

— vars försämrade prestationsnivå avslöjar allvarliga brister i organisationens struktur, förfaranden, rutiner eller interna kontroller, eller

b) som avsiktligt har gett kommissionen felaktig, ofullständig eller vilseledande information för kommissionens bedömning enligt artikel 8.1, eller har på annat sätt försvårat denna bedömning.

2. Om en erkänd organisation inte vidtar de förebyggande och avhjälpande åtgärder som kommissionen kräver, eller utan godtagbar anledning dröjer med åtgärderna, får kommissionen, utan att detta påverkar tillämpningen av punkt 1, förelägga organisationen vite tills åtgärderna är genomförda.

3. Böter och viten enligt punkterna 1 och 2 ska vara avskräckande och proportionella både till sakens allvar och den erkända organisationens ekonomiska förmåga, med särskilt beaktande av den utsträckning i vilken säkerheten eller miljöskyddet har äventyrats.

Innan böter eller viten beslutas ska den erkända organisationen och berörda medlemsstater få tillfälle att yttra sig.

De böter och viten som beslutats får sammanlagt inte överstiga 5 % av organisationens sammanlagda genomsnittliga omsättning under de föregående tre räkenskapsåren för verksamhet som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.

4. Europeiska gemenskapernas domstol ska ha obegränsad behörighet att pröva beslut varigenom kommissionen har fastställt böter eller vite. Den får upphäva, minska eller öka böter eller viten som beslutats.

Artikel 7

1. Kommissionen ska återkalla en organisations erkännande i följande fall:

- a) Organisationens upprepade och allvarliga underlåtenhet att uppfylla minimikriterierna i bilaga I eller att fullgöra sina förpliktelser enligt denna förordning utgör ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön.
- b) Organisationens upprepade och allvarliga bristande prestationer i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening utgör ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön.
- c) Organisationen har vid upprepade tillfällen hindrat eller försvårat kommissionens bedömning av organisationen.
- d) Organisationen har inte betalat böter eller viten som beslutats i enlighet med artikel 6.1 eller 6.2.
- e) Organisationen försöker erhålla täckning för eller återbetalning av sådana böter som den ålagt enligt artikel 6.

2. Kommissionens beslut i ärenden som omfattas av punkt 1 a och b ska grundas på all tillgänglig information, däribland följande:

- a) Resultatet av kommissionens egen bedömning av den erkända organisationen enligt artikel 8.1.
- b) Rapporter som medlemsstaterna har lämnat enligt artikel 10 i direktiv 2009/15/EG.
- c) Analyser av olyckor där fartyg klassade av organisationen har varit inblandade.

d) Upprepning av de brister som anges i artikel 6.1 a.

e) Den omfattning i vilken flottan i organisationens klass berörs.

f) Den utsträckning i vilken de åtgärder som anges i artikel 6.2 varit verkningslösa.

3. Kommissionen ska besluta om återkallelse av erkännandet på eget initiativ eller på en medlemsstats begäran i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3 och efter det att den berörda erkända organisationen fått tillfälle att yttra sig.

Artikel 8

1. Alla erkända organisationer ska regelbundet och minst vartannat år bedömas av kommissionen i samverkan med den medlemsstat som lämnat in begäran om erkännande i syfte att kontrollera att organisationerna fullgör förpliktelserna enligt denna förordning och uppfyller minimikriterierna i bilaga I. Bedömningen ska begränsas till den del av de erkända organisationernas verksamhet som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.

2. När kommissionen väljer ut de erkända organisationer som ska bedömas ska särskild vikt fästas vid den erkända organisationens prestationsnivå i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening, dess olycksstatistik och de rapporter som utarbetats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 10 i direktiv 2009/15/EG.

3. Bedömningen kan innefatta ett besök på den erkända organisationens regionala filialer samt slumpvis inspektion av fartyg – både sådana som redan är i bruk och sådana som håller på att byggas – i syfte att granska den erkända organisationens verksamhet. I detta fall ska kommissionen, när så är lämpligt, informera den medlemsstat där den regionala filialen har sin hemvist. Kommissionen ska tillhandahålla medlemsstaterna en rapport om resultatet av bedömningen.

4. Varje erkänd organisation ska årligen göra resultaten av sin översyn av hanteringen av kvalitetssystemet tillgängliga för den kommitté som avses i artikel 12.1.

Artikel 9

1. Erkända organisationer ska säkerställa att kommissionen har tillgång till den information den behöver för att göra sin bedömning enligt artikel 8.1. Inga avtalsklausuler får åberopas för att begränsa denna tillgång.

2. Erkända organisationer ska se till att deras avtal med fartygsägare eller driftsansvariga om utfärdande av föreskrivna certifikat eller klasscertifikat innehåller bestämmelser om att certifikaten bara utfärdas om parterna inte motsätter sig att kommissionens inspektörer kommer ombord i de syften som anges i artikel 8.1.

Artikel 10

1. Erkända organisationer ska regelbundet samråda med varandra för att bevara likvärdigheten mellan och uppnå harmonisering av sina regler och förfaranden och tillämpningen av dessa. De ska samarbeta med varandra för att uppnå en enhetlig tolkning av de internationella konventionerna utan att detta påverkar flaggstaternas befogenheter. Erkända organisationer ska i lämpliga fall komma överens om vilka tekniska och förfarandemässiga regler som ska gälla för deras ömsesidiga erkännande av klasscertifikat för material, utrustning och komponenter, grundade på likvärdiga standarder, med de mest krävande och strängaste standarderna som referens.

Om det av allvarliga säkerhetsskäl inte går att enas om ömsesidigt erkännande, ska de erkända organisationerna tydligt ange orsakerna till detta.

Om en erkänd organisation genom inspektion eller på annat sätt konstaterar att material, en del av utrustningen eller en komponent inte överensstämmer med motsvarande certifikat, får organisationen vägra att tillåta att materialet, utrustningen eller komponenten placeras ombord. Den erkända organisationen ska omedelbart informera övriga erkända organisationer och därvid ange orsakerna till sin vägran.

Erkända organisationer ska i klassificeringssyfte erkänna certifikat för marin utrustning som är rättmärkt i enlighet med rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning ⁽¹⁾.

De ska förse kommissionen och medlemsstaterna med regelbundna rapporter om grundläggande framsteg i fråga om standarder och ömsesidigt erkännande av certifikat för material, utrustning och komponenter.

2. Kommissionen ska senast den 17 juni 2014 på grundval av en oberoende undersökning lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om hur långt harmoniseringen av regler och förfaranden nått och om ömsesidigt erkännande av certifikat för material, utrustning och komponenter.

3. De erkända organisationerna ska samarbeta med myndigheter som utför hamnstatskontroller när ett fartyg som har klassificerats av dem berörs, särskilt när det gäller att underlätta åtgärdandet av rapporterade brister eller andra avvikelser.

4. De erkända organisationerna ska förse alla administrationer i medlemsstaterna som har gett något av de bemyndiganden

som avses i artikel 3 i direktiv 2009/15/EG samt kommissionen med alla relevanta uppgifter om sin klassade flotta, överföringar, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass, oberoende av vilken flagg fartygen för.

Uppgifter om överföringar, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass, inklusive uppgifter om alla försenade besiktningar, försenade rekommendationer, klassvillkor, driftsvillkor eller driftsbegränsningar som utfärdats för organisationens klassade fartyg men som inte följts ska, oberoende av vilken flagg fartygen för, också meddelas elektroniskt till den gemensamma inspektionsdatabas som medlemsstaterna använder för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll ⁽²⁾ samtidigt som informationen registreras i den erkända organisationens eget system, dock senast 72 timmar efter den händelse som utlöste informationskyldigheten. Informationen ska, med undantag för rekommendationer och icke försenade klassvillkor, offentliggöras på dessa erkända organisationers webbplats.

5. De erkända organisationerna ska inte utfärda föreskrivna certifikat till ett fartyg som, oberoende av vilken flagg fartyget för, har deklasserats eller ändrat klass av säkerhetsskäl, förrän de har gett flaggstatsens behöriga administration tillfälle att inom rimlig tid yttra sig om huruvida en fullständig inspektion är nödvändig.

6. Vid överföring av klass från en erkänd organisation till en annan ska den frånträdande organisationen utan onödigt dröjsmål till den tillträdande organisationen överlämna en fullständig dokumentation om fartygets historia och särskilt underrätta den om

- a) alla försenade besiktningar,
- b) alla försenade rekommendationer och klassvillkor,
- c) driftsvillkor utfärdade för fartyget, och
- d) driftsbegränsningar utfärdade för fartyget.

Den tillträdande organisationen får utfärda nya certifikat för fartyget först sedan alla försenade besiktningar har genomförts med ett tillfredsställande resultat och sedan alla rekommendationer eller klassvillkor som tidigare utfärdats för fartyget men som inte följts har åtgärdats på det sätt som den frånträdande organisationen anger.

Innan certifikaten utfärdas ska den tillträdande organisationen upplysa den frånträdande organisationen om datum för utfärdande av certifikaten och bekräfta datum, plats och vilka åtgärder som vidtagits för att komma till rätta med varje försenad besiktning och med alla rekommendationer och klassvillkor som inte följts.

⁽¹⁾ EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁽²⁾ Se sidan 57 i detta nummer av EUT.

Erkända organisationer ska fastställa och genomföra lämpliga gemensamma krav för överföring av klass där särskild försiktighet är nödvändig. Dessa fall ska bl.a. omfatta överföring av klasser av fartyg som är 15 år eller äldre, och överföring från en icke erkänd organisation till en erkänd organisation.

Erkända organisationer ska samarbeta med varandra för att korrekt genomföra bestämmelserna i denna punkt.

Artikel 11

1. Erkända organisationer ska senast den 17 juni 2011 inrätta och upprätthålla en oberoende enhet för kvalitetsbedömning och certifiering i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder, där relevanta yrkessammanslutningar inom fartygsindustrin får delta i rådgivande egenskap.

2. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska utföra följande uppgifter:

- a) Frekvent och regelbunden bedömning av erkända organisationers kvalitetssystem i enlighet med ISO 9001 kvalitetsstandardskriterier.
- b) Certifiering av erkända organisationers kvalitetssystem, inklusive organisationer för vilka erkännande har begärts i enlighet med artikel 3.
- c) Utfärdande av tolkningar av internationellt erkända standarder för kvalitetsstyrning, med beaktande särskilt av de erkända organisationernas särart och särskilda förpliktelser.
- d) Antagande av enskilda och kollektiva rekommendationer avsedda att förbättra de erkända organisationernas förfaranden och interna kontrollmekanismer.

3. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska ha den befogenhet och den kompetens som behövs för att handla oberoende av de erkända organisationerna och de resurser som behövs för att fullgöra sina arbetsuppgifter på ett effektivt sätt och med högsta yrkesmässiga standard, och därvid garantera oberoendet för de personer som utför dessa uppgifter. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska fastställa sin egen arbetsmetod och arbetsordning.

4. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering får begära bistånd från andra externa kvalitetsbedömningsorgan.

5. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska ge berörda parter, inklusive flaggstater och kommissionen, fullständig information om sin årliga arbetsplan, resultatet av organets undersökningar och om dess rekommendationer, särskilt i fråga om situationer där säkerheten kan ha äventyrats.

6. Kommissionen ska regelbundet bedöma enheten för kvalitetsbedömning och certifiering.

7. Kommissionen ska rapportera bedömningens resultat och uppföljning till medlemsstaterna.

Artikel 12

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 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 tre månader.

4. 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 13

1. Denna förordning får, utan att dess tillämpningsområde utökas, ändras i syfte att uppdatera minimikriterierna i bilaga I med särskild hänsyn till relevanta beslut som har fattats av IMO.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 12.4.

2. Ändringar av de internationella konventioner som definieras i artikel 2 b i denna förordning får undantas från denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

Artikel 14

1. Kommissionen ska anta och offentliggöra följande:

- a) Kriterier för mätning av reglernas och förfarandenas effektivitet samt den erkända organisationens prestationsnivå i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening från av dem klassificerade fartyg, varvid särskild hänsyn ska tas till data som tas fram inom ramen för Paris-samförståndsavtalet om hamnstatskontroll eller liknande mekanismer.
- b) Kriterier för när en sådan prestationsnivå ska betraktas som ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön, varvid särskilda hänsyn kan tas till mindre organisationer eller starkt specialiserade organisationer.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 12.4.

2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den vad gäller genomförandet av artikel 6 och i förekommande fall artikel 7 ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 12.4.

3. Utan att det påverkar den omedelbara tillämpningen av kriterierna i bilaga I, får kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3, anta regler för tolkningen av dessa och överväga införande av målsättningar för de allmänna minimikriterierna som anges i bilaga I under punkt A.3.

Artikel 15

1. De organisationer som vid denna förordnings ikraftträdande var erkända i enlighet med direktiv 94/57/EG ska behålla erkännandet om inte annat följer av punkt 2.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

2. Utan att detta påverkar tillämpningen av artiklarna 5 och 7 ska kommissionen senast den 17 juni 2010 ompröva samtliga begränsade erkännanden som beviljats i enlighet med direktiv 94/57/EG mot bakgrund av artikel 4.3 i denna förordning för att, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3, avgöra om begränsningarna ska ersättas av andra eller upphävas. Begränsningarna ska gälla tills kommissionen har fattat ett beslut.

Artikel 16

Vid bedömningen enligt artikel 8.1 ska kommissionen kontrollera att erkännandet är ställt till den relevanta rättsliga enheten inom den organisation på vilken bestämmelserna i denna förordning är tillämpliga. Om detta inte är fallet, ska kommissionen fatta beslut om att ändra det erkännandet.

Om kommissionen ändrar erkännandet, ska medlemsstaterna anpassa sina avtal med den erkända organisationen i enlighet därmed.

Artikel 17

Kommissionen ska vartannat år informera Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning.

Artikel 18

Hänvisningar i gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning till direktiv 94/57/EG ska i förekommande fall tolkas som hänvisningar till denna förordning och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 19

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

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA I

MINIMIKRITERIER FÖR ORGANISATIONER FÖR ATT FÅ ELLER BIBEHÅLLA GEMENSKAPENS ERKÄNNANDE**(enligt artikel 3)**

A. ALLMÄNNA MINIMIKRITERIER

1. En erkänd organisation ska vara en juridisk person i det land där den har sin hemvist. Organisationen bokföring ska granskas av en oberoende revisor.
2. Den erkända organisationen ska kunna dokumentera en omfattande erfarenhet av att bedöma konstruktion och byggande av handelsfartyg.
3. Den erkända organisationen ska ständigt ha en betydande personal på ledningsnivå, för tekniska och stödjande uppgifter och forskning som står i proportion till storleken på flottan i organisationens klass och dess sammansättning, och organisationens delaktighet i konstruktion och ombyggnad av fartyg. Den erkända organisationen ska ha kapacitet att alltid, oavsett när, var och hur en arbetsuppgift ska lösas, kunna avdela en tillräcklig personalstyrka i enlighet med de allmänna minimikriterierna i punkterna 6 och 7 och de särskilda minimikriterierna i del B.
4. Den erkända organisationen ska ha och tillämpa en uppsättning egna uttömmande regler och förfaranden eller en demonstrerad förmåga till detta för konstruktion, byggande och periodisk besiktning av handelsfartyg, och dessa regler och föreskrifter ska vara av en kvalitet som motsvarar internationellt erkända standarder. Reglerna och föreskrifterna ska offentliggöras samt fortlöpande uppdateras och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram.
5. Den erkända organisationen ska offentliggöra sitt fartygsregister årligen eller hålla det tillgängligt för allmänheten i en elektronisk databas.
6. Den erkända organisationen får inte vara kontrollerad av fartygsägare eller varvsindustrin eller av andra som har kommersiella intressen i tillverkning, utrustning, reparation eller drift av fartyg. Den erkända organisationen får inte vara huvudsakligen beroende av ett enda kommersiellt företag för sin inkomst. Den erkända organisationen får inte utfärda klasscertifikat eller föreskrivna certifikat om den är identisk med eller har affärs-, person- eller familjeanknytningar till fartygsägaren eller den driftsansvarige. Detta förbud ska även gälla inspektörer som är anställda av den erkända organisationen.
7. Den erkända organisationen ska verka i enlighet med de bestämmelser som anges i bilagan till IMO:s resolution A.789(19) om specifikationer för inspektion och certifiering som utförs av erkända organisationer som agerar för administrationens räkning, i den mån de är relevanta för denna förordnings tillämpningsområde.

B. SÄRSKILDA MINIMIKRITERIER

1. Den erkända organisationen ska vara världsomspännande genom sina särskilda inspektörer eller, i särskilt motiverade undantagsfall, genom andra erkända organisationers särskilda inspektörer.
2. Den erkända organisationen ska styras av allmänna etiska regler.
3. Den erkända organisationen ska ledas och administreras på ett sådant sätt att konfidentialitet säkerställs i fråga om den information som administrationen kräver.
4. Den erkända organisationen ska förse administrationen samt kommissionen och berörda parter med relevanta uppgifter.

5. Den erkända organisationen, dess inspektörer och dess tekniska personal ska utföra sitt arbete utan att på något sätt skada immateriella rättigheter som tillhör varv, tillhandahållare av utrustning och fartygsägare, inklusive patent, licenser, know-how eller något annat slag av kunskap vars användning är rättsligt skyddad på internationell nivå, gemenskapsnivå eller nationell nivå. Varken den erkända organisationen eller de inspektörer och den tekniska personal som den anställer får under några omständigheter, utan att detta påverkar medlemsstaternas och kommissionens befogenhet att utföra bedömningar, särskilt i enlighet med artikel 9, vidarebefordra eller sprida kommersiellt relevanta uppgifter som de erhållit under sitt arbete med att inspektera, kontrollera och övervaka fartyg under konstruktion eller reparation.
6. Den erkända organisationens ledning ska ha definierat och dokumenterat sin policy, sina mål och sitt åtagande i förhållande till kvalitet, och ha säkerställt att policyn förstås, genomförs och upprätthålls på alla nivåer inom den erkända organisationen. Den erkända organisationens policy ska omfatta mål och indikatorer för verksamheten med avseende på säkerhet och förhindrande av förorening.
7. Den erkända organisationen ska säkerställa följande:
 - a) Att organisationens regler och förfaranden fastställs och upprätthålls på ett systematiskt sätt.
 - b) Att organisationens regler och förfaranden efterlevs och att ett internt system inrättas för att bedöma tjänsternas kvalitet i förhållande till dessa regler och förfaranden.
 - c) Att kraven i fråga om utfärdande av föreskrivna certifikat som den erkända organisationen har bemyndigats att utföra är uppfyllda och att ett internt system inrättas för att bedöma tjänsternas kvalitet i förhållande till efterlevnaden av de internationella konventionerna.
 - d) Att ansvar och befogenheter hos samt inbördes förhållande mellan anställda vars arbete påverkar kvaliteten på den erkända organisationens tjänster definieras och dokumenteras.
 - e) Att allt arbete utförs under kontrollerade förhållanden.
 - f) Att det finns ett kontrollsystem som övervakar de åtgärder och det arbete som utförs av inspektörer och teknisk och administrativ personal som är anställd av den erkända organisationen.
 - g) Att inspektörerna har omfattande kunskaper om den typ av fartyg på vilka de utför sitt arbete, med relevans för den särskilda inspektion som ska utföras, samt om de krav som gäller.
 - h) Att det finns ett system för utbildning av inspektörer och för kontinuerlig uppdatering av deras kunskaper.
 - i) Att registrering bevaras som visar att de föreskrivna standarderna har uppfyllts på de punkter som omfattas av de utförda tjänsterna och att kvalitetssystemet fungerar effektivt.
 - j) Att det finns ett omfattande system för planerad och dokumenterad intern kontroll av kvalitetsrelaterade aktiviteter inom alla delar av organisationen.
 - k) Att de lagstadgade besiktningar och inspektioner som krävs enligt det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering och som den erkända organisationen är bemyndigad att utföra, utförs i enlighet med bestämmelsen i bilagan och tillägget till IMO:s resolution A.948(23) om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.
 - l) Att klara och tydliga direktiv utfärdas om ansvarsfördelning och kontroll mellan den erkända organisationens huvudkontor och dess regionkontor samt mellan de erkända organisationerna och deras inspektörer.

8. Den erkända organisationen ska utveckla, genomföra och upprätthålla ett effektivt internt kvalitetssystem grundat på lämpliga delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder som stämmer överens med EN ISO/IEC 17020:2004 (inspektionsorgan) och EN ISO 9001:2000 (kvalitetssystem, krav), såsom de tolkas och certifieras av den enhet för kvalitetsbedömning och certifiering som avses i artikel 11.1.
 9. Den erkända organisationens regler och förfaranden ska tillämpas på ett sådant sätt att organisationen kan lägga sin egen, direkta kunskap och sitt eget omdöme till grund för en tillförlitlig och objektiv förklaring om ett fartygs säkerhet i form av ett klasscertifikat, som i sin tur kan ligga till grund för ett föreskrivet certifikat.
 10. Den erkända organisationen ska ha de nödvändiga resurserna för att – med hjälp av kvalificerad, professionell personal, och i enlighet med bestämmelserna i bilagan till IMO:s resolution A.913(22) om riktlinjer för administrationernas genomförande av den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) – bedöma tillämpningen och upprätthållandet av det land- och fartygsbaserade säkerhetsorganisationssystem som ska omfattas av certifieringen.
 11. Den erkända organisationen ska tillåta att företrädare för administrationen och andra berörda parter deltar i utvecklingen av dess regler och förfaranden.
-

BILAGA II

Jämförelsetabell

Direktiv 94/57/EG	Direktiv 2009/15/EG	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 a	Artikel 2 a	Artikel 2 a
Artikel 2 b	Artikel 2 b	—
Artikel 2 c	Artikel 2 c	—
Artikel 2 d	Artikel 2 d	Artikel 2 b
Artikel 2 e	Artikel 2 e	Artikel 2 c
—	Artikel 2 f	Artikel 2 d
Artikel 2 f	Artikel 2 g	Artikel 2 e
Artikel 2 g	Artikel 2 h	Artikel 2 f
Artikel 2 h	Artikel 2 i	Artikel 2 g
Artikel 2 i	Artikel 2 k	Artikel 2 i
—	Artikel 2 j	Artikel 2 h
Artikel 2 j	Artikel 2 l	—
Artikel 2 k	—	Artikel 2 j
Artikel 3	Artikel 3	—
Artikel 4.1 första meningen	—	Artikel 3.1
Artikel 4.1 andra meningen	—	Artikel 3.2
Artikel 4.1 tredje meningen	—	—
Artikel 4.1 fjärde meningen	—	Artikel 4.1
—	—	Artikel 3.3
—	—	Artikel 4.2, 4.3 och 4.4
—	—	Artikel 5
—	—	Artikel 6
—	—	Artikel 7
Artikel 5.1	Artikel 4.1	—
Artikel 5.3	Artikel 4.2	—
Artikel 6.1, 6.2, 6.3 och 6.4	Artikel 5.1, 5.2, 5.3 och 5.4	—
Artikel 6.5	—	—
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8.1 första strecksatsen	Artikel 7.1 första stycket a	—
Artikel 8.1 andra strecksatsen	—	Artikel 13.1
Artikel 8.1 tredje strecksatsen	Artikel 7.1 första stycket b	—
—	Artikel 7.1 andra stycket	Artikel 13.1 andra stycket
Artikel 8.2	Artikel 7.2	—
Artikel 8.2 andra stycket	—	Artikel 13.2

Direktiv 94/57/EG	Direktiv 2009/15/EG	Denna förordning
Artikel 9.1	—	—
Artikel 9.2	—	—
Artikel 10.1 inledningsfrasen	Artikel 8	—
Artikel 10.1 a, b och c, 10.2, 10.3 och 10.4	—	—
Artikel 11.1 och 11.2	Artikel 9.1 och 9.2	—
Artikel 11.3 och 11.4	—	Artikel 8.1 och 8.2
Artikel 12	Artikel 10	—
Artikel 13	—	—
Artikel 14	Artikel 11.1 och 11.2	—
—	Artikel 11.3	—
—	Artikel 12	—
—		Artikel 9
Artikel 15.1		Artikel 10.1 och 10.2
Artikel 15.2		Artikel 10.3
Artikel 15.3	—	Artikel 10.4
Artikel 15.4		Artikel 10.5
Artikel 15.5		Artikel 10.6 första, andra, tredje och femte stycket
—		Artikel 10.6 fjärde stycket
Artikel 16	Artikel 13	—
Artikel 17	Artikel 16	—
—	Artikel 14	—
—	Artikel 15	—
		Artikel 11
		Artikel 14
		Artikel 15
		Artikel 16
		Artikel 17
		Artikel 18
		Artikel 19
Bilaga		Bilaga I
	Bilaga I	
	Bilaga II	Bilaga II

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 DIREKTIV

sådana 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 kommitténs 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 förlikningskommittén 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 tredjeländ med väsentligt intresse får inte påverka genomförandet av och uppfyllandet av rapporteringskraven för säkerhetsutredningar enligt detta direktiv. Om ett tredjeländ 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 tredjeländet 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, sjötrafikinformationstjänster, 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. Anmälande 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
-

ANNEX 1

**RESOLUTION MSC.255(84)
(adopted on 16 May 2008)**

**ADOPTION OF THE CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND
RECOMMENDED PRACTICES FOR A SAFETY INVESTIGATION
INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE INCIDENT
(CASUALTY INVESTIGATION CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee,

NOTING with concern that, despite the best endeavours of the Organization, casualties and incidents resulting in loss of life, loss of ships and pollution of the marine environment continue to occur,

NOTING ALSO that the safety of seafarers and passengers and the protection of the marine environment can be enhanced by timely and accurate reports identifying the circumstances and causes of marine casualties and incidents,

NOTING FURTHER the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea,

NOTING IN ADDITION the responsibilities of flag States under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (regulation I/21) (hereinafter referred to as "the Convention"), the International Convention on Load Lines, 1966 (article 23) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (article 12), to conduct casualty investigations and to supply the Organization with relevant findings,

CONSIDERING the need to ensure that all very serious marine casualties are investigated,

CONSIDERING ALSO the Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident (resolution A.987(24)),

ACKNOWLEDGING that the investigation and proper analysis of marine casualties and incidents can lead to greater awareness of casualty causation and result in remedial measures, including better training, for the purpose of enhancing safety of life at sea and protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for a code to provide, as far as national laws allow, a standard approach to marine casualty and incident investigation with the objective of preventing marine casualties and incidents in the future,

RECOGNIZING ALSO the international nature of shipping and the need for co-operation between Governments having a substantial interest in a marine casualty or incident for the purpose of determining the circumstances and causes thereof,

NOTING resolution MSC.257(84) by which it adopted amendments to chapter XI-1 of the Convention to make parts I and II of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident mandatory under the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-fourth session, the text of the proposed Casualty Investigation Code,

1. ADOPTS the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), set out in the Annex to the present resolution;
2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Code will take effect on [1 January 2010] upon entry into force of the amendments to regulation XI-1/6 of the Convention;
3. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED
PRACTICES FOR A SAFETY INVESTIGATION INTO A MARINE CASUALTY
OR MARINE INCIDENT (CASUALTY INVESTIGATION CODE)**

Table of Contents

	Page
Foreword	4
Part I – General provisions	6
Chapter 1 – Purpose	6
Chapter 2 – Definitions	7
Chapter 3 – Application of chapters in Part II and III	10
Part II – Mandatory standards	10
Chapter 4 – Marine safety investigation Authority	10
Chapter 5 – Notification	11
Chapter 6 – Requirement to investigate very serious marine casualties	11
Chapter 7 – Flag State’s agreement with another substantially interested State to conduct a marine safety investigation	12
Chapter 8 – Powers of an investigation	12
Chapter 9 – Parallel investigations	12
Chapter 10 – Co-operation	13
Chapter 11 – Investigation not to be subject to external direction	13
Chapter 12 – Obtaining evidence from seafarers	13
Chapter 13 – Draft marine safety investigation reports	14
Chapter 14 – Marine safety investigation reports	14
Part III – Recommended practices	16
Chapter 15 – Administrative responsibilities	16
Chapter 16 – Principles of investigation	16
Chapter 17 – Investigation of marine casualties (other than very serious marine casualties) and marine incidents	18
Chapter 18 – Factors that should be taken into account when seeking agreement under chapter 7 of Part II	18
Chapter 19 – Acts of unlawful interference	19
Chapter 20 – Notification to parties involved and commencement of an investigation	19
Chapter 21 – Co-ordinating an investigation	20
Chapter 22 – Collection of evidence	21
Chapter 23 – Confidentiality of information	22
Chapter 24 – Protection for witnesses and involved parties	23
Chapter 25 – Draft and final report	23
Chapter 26 – Re-opening an investigation	24

Foreword

1 This Code incorporates and builds on the best practices in marine casualty and marine incident investigation that were established by the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, adopted in November 1997 by the International Maritime Organization (the Organization), by resolution A.849(20). The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents sought to promote co-operation and a common approach to marine casualty and marine incident investigations between States.

Background

2 The Organization has encouraged co-operation and recognition of mutual interest through a number of resolutions. The first was resolution A.173(ES.IV) (Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties) adopted in November 1968. Other resolutions followed including: resolution A.322 (The Conduct of Investigations into Casualties) adopted in November 1975; resolution A.440(XI) (Exchange of Information for Investigations into Marine Casualties) and resolution A.442(XI) (Personnel and Material Resource Needs of Administrations for the Investigation of Casualties and the Contravention of Conventions), both adopted in November 1979; resolution A.637(16) (Co-operation in Maritime Casualty Investigations) adopted in 1989.

3 These individual resolutions were amalgamated and expanded by the Organization with the adoption of the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents. Resolution A.884(21) (Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents resolution A.849(20)), adopted in November 1999, enhanced the Code by providing guidelines for the investigation of human factors.

4 The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1948, included a provision requiring flag State Administrations to conduct investigations into any casualty suffered by a ship of its flag if an investigation may assist in identifying regulatory issues as a contributing factor. This provision was retained in the 1960 and 1974 SOLAS Conventions. It was also included in the International Convention on Load Lines, 1966. Further, flag States are required to inquire into certain marine casualties and marine incidents occurring on the high seas*.

5 The sovereignty of a coastal State extends beyond its land and inland waters to the extent of its territorial sea**. This jurisdiction gives the coastal State an inherent right to investigate marine casualties and marine incidents connected with its territory. Most national Administrations have legal provisions to cover the investigation of a shipping incident within its inland waters and territorial sea, regardless of the flag.

* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 94(7) or requirements of international and customary laws.

** Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 2 or requirements of international and customary laws.

Treatment of Seafarers

6 Most recently, the International Labour Organization's Maritime Labour Convention, 2006 (which has not yet come into force), provides a provision for the investigation of some serious marine casualties as well as setting out working conditions for seafarers. Recognizing the need for special protection for seafarers during an investigation, the Organization adopted, in December 2005, the "Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident" through resolution A.987(24). The Guidelines were promulgated by the IMO and the ILO on 1 July 2006.

Adoption of the Code

7 Since the adoption of the first SOLAS Convention, there have been extensive changes in the structure of the international maritime industry and changes in international law. These changes have potentially increased the number of States with an interest in the process and outcomes of marine safety investigations, in the event of a marine casualty or marine incident, increasing the potential for jurisdictional and other procedural differences between affected States.

8 This Code, while it specifies some mandatory requirements, recognizes the variations in international and national laws in relation to the investigation of marine casualties and marine incidents. The Code is designed to facilitate objective marine safety investigations for the benefit of flag States, coastal States, the Organization and the shipping industry in general.

PART I

GENERAL PROVISIONS

Chapter 1

PURPOSE

1.1 The objective of this Code is to provide a common approach for States to adopt in the conduct of marine safety investigations into marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead a marine safety investigation, as defined in this Code, is an investigation conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The Code envisages that this aim will be achieved through States:

- .1 applying consistent methodology and approach, to enable and encourage a broad ranging investigation, where necessary, in the interests of uncovering the causal factors and other safety risks; and
- .2 providing reports to the Organization to enable a wide dissemination of information to assist the international marine industry to address safety issues.

1.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation. However, it is not the purpose of this Code to preclude any other form of investigation, including investigations for action in civil, criminal and administrative proceedings. Further, it is not the intent of the Code for a State or States conducting a marine safety investigation to refrain from fully reporting on the causal factors of a marine casualty or marine incident because blame or liability, may be inferred from the findings.

1.3 This Code recognizes that under the Organization's instruments, each flag State has a duty to conduct an investigation into any casualty occurring to any of its ships, when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations may be desirable, or if such a casualty has produced a major deleterious effect upon the environment. The Code also takes into account that a flag State shall* cause an inquiry to be held, by or before a suitably qualified person or persons into certain marine casualties or marine incidents of navigation on the high seas. However, the Code also recognizes that where a marine casualty or marine incident occurs within the territory, including the territorial sea, of a State, that State has a right** to investigate the cause of any such marine casualty or marine incident which might pose a risk to life or to the environment, involve the coastal State's search and rescue authorities, or otherwise affect the coastal State.

* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 94 or requirements of international and customary laws.

** Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 2 or requirements of international and customary laws.

Chapter 2

DEFINITIONS

When the following terms are used in the mandatory standards and recommended practices for marine safety investigations they have the following meaning.

- 2.1 An *agent* means any person, natural or legal, engaged on behalf of the owner, charterer or operator of a ship, or the owner of the cargo, in providing shipping services, including managing arrangements for the ship being the subject of a marine safety investigation.
- 2.2 A *causal factor* means actions, omissions, events or conditions, without which:
- .1 the marine casualty or marine incident would not have occurred; or
 - .2 adverse consequences associated with the marine casualty or marine incident would probably not have occurred or have been as serious;
 - .3 another action, omission, event or condition, associated with an outcome in .1 or .2, would probably not have occurred.
- 2.3 A *coastal State* means a State in whose territory, including its territorial sea, a marine casualty or marine incident occurs.
- 2.4 *Exclusive economic zone* means the exclusive economic zone as defined by article 55 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.
- 2.5 *Flag State* means a State whose flag a ship is entitled to fly.
- 2.6 *High seas* means the high seas as defined in article 86 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.
- 2.7 *Interested party* means an organization, or individual, who, as determined by the marine safety investigating State(s), has significant interests, rights or legitimate expectations with respect to the outcome of a marine safety investigation.
- 2.8 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Organization by resolution A.741(18), as amended.
- 2.9 A *marine casualty* means an event, or a sequence of events, that has resulted in any of the following which has occurred directly in connection with the operations of a ship:
- .1 the death of, or serious injury to, a person;
 - .2 the loss of a person from a ship;
 - .3 the loss, presumed loss or abandonment of a ship;
 - .4 material damage to a ship;

- .5 the stranding or disabling of a ship, or the involvement of a ship in a collision;
- .6 material damage to marine infrastructure external to a ship, that could seriously endanger the safety of the ship, another ship or an individual; or
- .7 severe damage to the environment, or the potential for severe damage to the environment, brought about by the damage of a ship or ships.

However, a marine casualty does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.10 A *marine incident* means an event, or sequence of events, other than a marine casualty, which has occurred directly in connection with the operations of a ship that endangered, or, if not corrected, would endanger the safety of the ship, its occupants or any other person or the environment.

However, a marine incident does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.11 A *marine safety investigation* means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and the making of safety recommendations as necessary.

2.12 A *marine safety investigation report* means a report that contains:

- .1 a summary outlining the basic facts of the marine casualty or marine incident and stating whether any deaths, injuries or pollution occurred as a result;
- .2 the identity of the flag State, owners, operators, the company as identified in the safety management certificate, and the classification society (subject to any national laws concerning privacy);
- .3 where relevant the details of the dimensions and engines of any ship involved, together with a description of the crew, work routine and other matters, such as time served on the ship;
- .4 a narrative detailing the circumstances of the marine casualty or marine incident;
- .5 analysis and comment on the causal factors including any mechanical, human and organizational factors;
- .6 a discussion of the marine safety investigation's findings, including the identification of safety issues, and the marine safety investigation's conclusions; and
- .7 where appropriate, recommendations with a view to preventing future marine casualties and marine incidents.

2.13 *Marine safety investigation Authority* means an Authority in a State, responsible for conducting investigations in accordance with this Code.

2.14 *Marine safety investigating State(s)* means the flag State or, where relevant, the State or States that take the responsibility for the conduct of the marine safety investigation as mutually agreed in accordance with this Code.

2.15 *A marine safety record* means the following types of records collected for a marine safety investigation:

- .1 all statements taken for the purpose of a marine safety investigation;
- .2 all communications between persons pertaining to the operation of the ship;
- .3 all medical or private information regarding persons involved in the marine casualty or marine incident;
- .4 all records of the analysis of information or evidential material acquired in the course of a marine safety investigation;
- .5 information from the voyage data recorder.

2.16 *A material damage* in relation to a marine casualty means:

- .1 damage that:
 - .1.1 significantly affects the structural integrity, performance or operational characteristics of marine infrastructure or a ship; and
 - .1.2 requires major repair or replacement of a major component or components;
or
- .2 destruction of the marine infrastructure or ship.

2.17 *A seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship.

2.18 *A serious injury* means an injury which is sustained by a person, resulting in incapacitation where the person is unable to function normally for more than 72 hours, commencing within seven days from the date when the injury was suffered.

2.19 *A severe damage to the environment* means damage to the environment which, as evaluated by the State(s) affected, or the flag State, as appropriate, produces a major deleterious effect upon the environment.

2.20 *Substantially interested State* means a State:

- .1 which is the flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident;
or
- .2 which is the coastal State involved in a marine casualty or marine incident; or
- .3 whose environment was severely or significantly damaged by a marine casualty (including the environment of its waters and territories recognized under international law); or
- .4 where the consequences of a marine casualty or marine incident caused, or threatened, serious harm to that State or to artificial islands, installations, or structures over which it is entitled to exercise jurisdiction; or
- .5 where, as a result of a marine casualty, nationals of that State lost their lives or received serious injuries; or
- .6 that has important information at its disposal that the marine safety investigating State(s) consider useful to the investigation; or
- .7 that for some other reason establishes an interest that is considered significant by the marine safety investigating State(s).

2.21 *Territorial sea* means territorial sea as defined by Section 2 of Part II of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.22 *A very serious marine casualty* means a marine casualty involving the total loss of the ship or a death or severe damage to the environment.

Chapter 3

APPLICATION OF CHAPTERS IN PARTS II AND III

3.1 Part II of this Code contains mandatory standards for marine safety investigations. Some clauses apply only in relation to certain categories of marine casualties and are mandatory only for marine safety investigations into those marine casualties.

3.2 Clauses in Part III of this Code may refer to clauses in this part that apply only to certain marine casualties. The clauses in Part III may recommend that such clauses be applied in marine safety investigations into other marine casualties or marine incidents.

PART II

MANDATORY STANDARDS

Chapter 4

MARINE SAFETY INVESTIGATION AUTHORITY

4.1 The Government of each State shall provide the Organization with detailed contact information of the marine safety investigation Authority(ies) carrying out marine safety investigations within their State.

Chapter 5

NOTIFICATION

5.1 When a marine casualty occurs on the high seas or in an exclusive economic zone, the flag State of a ship, or ships, involved, shall notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.2 When a marine casualty occurs within the territory, including the territorial sea, of a coastal State, the flag State, and the coastal State, shall notify each other and between them notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.3 Notification shall not be delayed due to the lack of complete information.

5.4 **Format and content:** The notification shall contain as much of the following information as is readily available:

- .1 the name of the ship and its flag State;
- .2 the IMO ship identification number;
- .3 the nature of the marine casualty;
- .4 the location of the marine casualty;
- .5 time and date of the marine casualty;
- .6 the number of any seriously injured or killed persons;
- .7 consequences of the marine casualty to individuals, property and the environment;
and
- .8 the identification of any other ship involved.

Chapter 6

REQUIREMENT TO INVESTIGATE VERY SERIOUS MARINE CASUALTIES

- 6.1 A marine safety investigation shall be conducted into every very serious marine casualty.
- 6.2 Subject to any agreement in accordance with chapter 7, the flag State of a ship involved in a very serious marine casualty is responsible for ensuring that a marine safety investigation is conducted and completed in accordance with this Code.

Chapter 7

FLAG STATE'S AGREEMENT WITH ANOTHER SUBSTANTIALLY INTERESTED STATE TO CONDUCT A MARINE SAFETY INVESTIGATION

- 7.1 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, where a marine casualty occurs within the territory, including territorial sea, of a State, the flag State(s) involved in the marine casualty and the coastal State shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.
- 7.2 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, if a marine casualty occurs on the high seas or in the exclusive economic zone of a State, and involves more than one flag State, then the States shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.
- 7.3 For a marine casualty referred to in paragraphs 7.1 or 7.2, agreement may be reached by the relevant States with another substantially interested State for that State or States to be the marine safety investigating State(s).
- 7.4 Prior to reaching an agreement, or if an agreement is not reached, in accordance with paragraphs 7.1, 7.2 or 7.3, then the existing obligations and rights of States under this Code, and under other international laws, to conduct a marine safety investigation, remain with the respective parties to conduct their own investigation.
- 7.5 By fully participating in a marine safety investigation conducted by another substantially interested State, the flag State shall be considered to fulfil its obligations under this Code, SOLAS regulation I/21 and article 94, section 7 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Chapter 8

POWERS OF AN INVESTIGATION

8.1 All States shall ensure that their national laws provide investigator(s) carrying out a marine safety investigation with the ability to board a ship, interview the master and crew and any other person involved, and acquire evidential material for the purposes of a marine safety investigation.

Chapter 9

PARALLEL INVESTIGATIONS

9.1 Where the marine safety investigating State(s) is conducting a marine safety investigation under this Code, nothing prejudices the right of another substantially interested State to conduct its own separate marine safety investigation.

9.2 While recognizing that the marine safety investigating State(s) shall be able to fulfil obligations under this Code, the marine safety investigating State(s) and any other substantially interested State conducting a marine safety investigation shall seek to co-ordinate the timing of their investigations, to avoid conflicting demands upon witnesses and access to evidence, where possible.

Chapter 10

CO-OPERATION

10.1 All substantially interested States shall co-operate with the marine safety investigating State(s) to the extent practicable. The marine safety investigating State(s) shall provide for the participation of the substantially interested States to the extent practicable*.

Chapter 11

INVESTIGATION NOT TO BE SUBJECT TO EXTERNAL DIRECTION

11.1 Marine safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation are impartial and objective. The marine safety investigation shall be able to report on the results of a marine safety investigation without direction or interference from any persons or organizations who may be affected by its outcome.

* The reference to “extent practicable” may be taken to mean, as an example, that co-operation or participation is limited because national laws make it impracticable to fully co-operate or participate.

Chapter 12

OBTAINING EVIDENCE FROM SEAFARERS

12.1 Where a marine safety investigation requires a seafarer to provide evidence to it, the evidence shall be taken at the earliest practical opportunity. The seafarer shall be allowed to return to his/her ship, or be repatriated at the earliest possible opportunity. The seafarers human rights shall, at all times, be upheld.

12.2 All seafarers from whom evidence is sought shall be informed of the nature and basis of the marine safety investigation. Further, a seafarer from whom evidence is sought shall be informed, and allowed access to legal advice, regarding:

- .1 any potential risk that they may incriminate themselves in any proceedings subsequent to the marine safety investigation;
- .2 any right not to self-incriminate or to remain silent;
- .3 any protections afforded to the seafarer to prevent the evidence being used against them if they provide the evidence to the marine safety investigation.

Chapter 13

DRAFT MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

13.1 Subject to paragraphs 13.2 and 13.3, where it is requested, the marine safety investigating State(s) shall send a copy of a draft report to a substantially interested State to allow the substantially interested State to make comment on the draft report.

13.2 Marine safety investigating State(s) are only bound to comply with paragraph 13.1 where the substantially interested State receiving the report guarantees not to circulate, nor cause to circulate, publish or give access to the draft report, or any part thereof, without the express consent of the marine safety investigating State(s) or unless such reports or documents have already been published by the marine safety investigating State(s).

13.3 The marine safety investigating State(s) are not bound to comply with paragraph 13.1 if:

- .1 the marine safety investigating State(s) request that the substantially interested State receiving the report to affirm that evidence included in the draft report will not be admitted in civil or criminal proceedings against a person who gave the evidence; and
- .2 the substantially interested State refuses to provide such an affirmation.

13.4 The marine safety investigating State(s) shall invite the substantially interested States to submit their comments on the draft report within 30 days or some other mutually agreed period. The marine safety investigating State(s) shall consider the comments before preparing the final report and where the acceptance or rejection of the comments will have direct impact on the interests of the State that submitted them, the marine safety investigating State(s)

Document2

shall notify the substantially interested State of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after the 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the report.

13.5 The marine safety investigating State(s) shall seek to fully verify the accuracy and completeness of the draft report by the most practical means.

Chapter 14

MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

14.1 The marine safety investigating State(s) shall submit the final version of a marine safety investigation report to the Organization for every marine safety investigation conducted into a very serious marine casualty.

14.2 Where a marine safety investigation is conducted into a marine casualty or marine incident, other than a very serious marine casualty, and a marine safety investigation report is produced which contains information which may prevent or lessen the seriousness of marine casualties or marine incidents in the future, the final version shall be submitted to the Organization.

14.3 The marine safety investigation report referred in paragraphs 14.1 and 14.2 shall utilize all the information obtained during a marine safety investigation, taking into account its scope, required to ensure that all the relevant safety issues are included and understood so that safety action can be taken as necessary.

14.4 The final marine safety investigation report shall be made available to the public and the shipping industry by the marine safety investigating State(s), or the marine safety investigating State(s) shall undertake to assist the public and the shipping industry with details, necessary to access the report, where it is published by another State or the Organization.

PART III

RECOMMENDED PRACTICES

Chapter 15

ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITIES

15.1 States should ensure that marine safety investigating Authorities have available to them sufficient material and financial resources and suitably qualified personnel to enable them to facilitate the State's obligations to undertake marine safety investigations into marine casualties and marine incidents under this Code.

15.2 Any investigator forming part of a marine safety investigation should be appointed on the basis of the skills outlined in resolution A.996(25) for investigators.

15.3 However, paragraph 15.2 does not preclude the appropriate appointment of investigators with necessary specialist skills to form part of a marine safety investigation on a temporary basis, neither does it preclude the use of consultants to provide expert advice on any aspect of a marine safety investigation.

15.4 Any person who is an investigator, in a marine safety investigation, or assisting a marine safety investigation, should be bound to operate in accordance with this Code.

Chapter 16

PRINCIPLES OF INVESTIGATION

16.1 **Independence:** A marine safety investigation should be unbiased to ensure the free flow of information to it.

16.1.1 In order to achieve the outcome in paragraph 16.1, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should have functional independence from:

- .1 the parties involved in the marine casualty or marine incident;
- .2 anyone who may make a decision to take administrative or disciplinary action against an individual or organization involved in a marine casualty or marine incident; and
- .3 judicial proceedings;

16.1.2 The investigator(s) carrying out a marine safety investigation should be free of interference from the parties in .1, .2 and .3 of paragraph 16.1.1 with respect to:

- .1 the gathering of all available information relevant to the marine casualty or marine incident, including voyage data recordings and vessel traffic services recordings;
- .2 analysis of evidence and the determination of causal factors;
- .3 drawing conclusions relevant to the causal factors;
- .4 distributing a draft report for comment and preparation of the final report; and
- .5 if appropriate, the making of safety recommendations.

16.2 **Safety focused:** It is not the objective of a marine safety investigation to determine liability, or apportion blame. However, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should not refrain from fully reporting on the causal factors because fault or liability may be inferred from the findings.

16.3 **Co-operation:** Where it is practicable and consistent with the requirements and recommendations of this Code, in particular chapter 10 on Co-operation, the marine safety investigating State(s) should seek to facilitate maximum co-operation between substantially interested States and other persons or organizations conducting an investigation into a marine casualty or marine incident.

16.4 **Priority:** A marine safety investigation should, as far as possible, be afforded the same priority as any other investigation, including investigations by a State for criminal purposes being conducted into the marine casualty or marine incident.

16.4.1 In accordance with paragraph 16.4 investigator(s) carrying out a marine safety investigation should not be prevented from having access to evidence in circumstances where another person or organization is carrying out a separate investigation into a marine casualty or marine incident.

16.4.2 The evidence for which ready access should be provided should include:

- .1 survey and other records held by the flag State, the owners, and classification societies;
- .2 all recorded data, including voyage data recorders; and
- .3 evidence that may be provided by government surveyors, coastguard officers, vessel traffic service operators, pilots or other marine personnel.

16.5 **Scope of a marine safety investigation:** Proper identification of causal factors requires timely and methodical investigation, going far beyond the immediate evidence and looking for underlying conditions, which may be remote from the site of the marine casualty or marine incident, and which may cause other future marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations should therefore be seen as a means of identifying not only immediate causal factors but also failures that may be present in the whole chain of responsibility.

Chapter 17

INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES (OTHER THAN VERY SERIOUS CASUALTIES) AND MARINE INCIDENTS

17.1 A marine safety investigation should be conducted into marine casualties (other than very serious marine casualties – which are addressed in chapter 6 of this Code) and marine incidents, by the flag State of a ship involved, if it is considered likely that a marine safety investigation will provide information that can be used to prevent marine casualties and marine incidents in the future.

17.2 Chapter 7 contains the mandatory requirements for determining who the marine safety investigating State(s) are for a marine casualty. Where the occurrence being investigated in accordance with this chapter is a marine incident, chapter 7 should be followed as a recommended practice as if it referred to marine incidents.

Chapter 18

FACTORS THAT SHOULD BE TAKEN INTO ACCOUNT WHEN SEEKING AGREEMENT UNDER CHAPTER 7 OF PART II

18.1 When the flag State(s), a coastal State (if involved) or other substantially interested States are seeking to reach agreement, in accordance with chapter 7 of Part II on which State or State(s) will be the marine safety investigating State(s) under this Code, the following factors should be taken into account:

- .1 whether the marine casualty or marine incident occurred in the territory, including territorial sea, of a State;
- .2 whether the ship or ships involved in a marine casualty or marine incident occurring on the high seas, or in the exclusive economic zone, subsequently sail into the territorial sea of a State;
- .3 the resources and commitment required of the flag State and other substantially interested States;
- .4 the potential scope of the marine safety investigation and the ability of the flag State or another substantially interested State to accommodate that scope;
- .5 the need of the investigator(s) carrying out a marine safety investigation to access evidence and consideration of the State or States best placed to facilitate that access to evidence;
- .6 any perceived or actual adverse effects of the marine casualty or marine incident on other States;
- .7 the nationality of the crew, passengers and other persons affected by the marine casualty or marine incident.

Chapter 19

ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

19.1 If in the course of a marine safety investigation it becomes known or is suspected that an offence is committed under articles 3, *3bis*, *3ter* or *3quarter* of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988, the marine safety investigation Authority should immediately seek to ensure that the maritime security Authorities of the State(s) concerned are informed.

Chapter 20

NOTIFICATION TO PARTIES INVOLVED AND COMMENCEMENT OF AN INVESTIGATION

20.1 When a marine safety investigation is commenced under this Code, the master, the owner and agent of a ship involved in the marine casualty or marine incident being investigated, should be informed as soon as practicable of:

- .1 the marine casualty or marine incident under investigation;
- .2 the time and place at which the marine safety investigation will commence;
- .3 the name and contact details of the marine safety investigation Authority(ies);
- .4 the relevant details of the legislation under which the marine safety investigation is being conducted;
- .5 the rights and obligations of the parties subject to the marine safety investigation;
and
- .6 the rights and obligations of the State or States conducting the marine safety investigation.

20.2 Each State should develop a standard document detailing the information in paragraph 20.1 that can be transmitted electronically to the master, the agent and the owner of the ship.

20.3 Recognizing that any ship involved in a marine casualty or marine incident may continue in service, and that a ship should not be delayed more than is absolutely necessary, the marine safety investigating State(s) conducting the marine safety investigation should start the marine safety investigation as soon as is reasonably practicable, without delaying the ship unnecessarily.

Chapter 21

CO-ORDINATING AN INVESTIGATION

21.1 The recommendations in this chapter should be applied in accordance with the principles in chapters 10 and 11 of this Code.

21.2 The marine safety investigating State(s) should ensure that there is an appropriate framework within the State for:

- .1 the designation of investigators to the marine safety investigation including an investigator to lead the marine safety investigation;
- .2 the provision of a reasonable level of support to members of the marine safety investigation;

- .3 the development of a strategy for the marine safety investigation in liaison with other substantially interested States;
- .4 ensuring the methodology followed during the marine safety investigation is consistent with that recommended in resolution A.884(21), as amended;
- .5 ensuring the marine safety investigation takes into account any recommendations or instruments published by the Organization or International Labour Organization, relevant to conducting a marine safety investigation; and
- .6 ensuring the marine safety investigation takes into account the safety management procedures and the safety policy of the operator of a ship in terms of the ISM Code.

21.3 The marine safety investigating State(s) should allow a substantially interested State to participate in aspects of the marine safety investigation relevant to it, to the extent practicable.

21.3.1 Participation should include allowing representatives of the substantially interested State to:

- .1 interview witnesses;
- .2 view and examine evidence and make copies of documents;
- .3 make submissions in respect of the evidence, comment on and have their views properly reflected in the final report; and
- .4 be provided with the draft and final reports relating to the marine safety investigation*.

21.4 To the extent practical, substantially interested States should assist the marine safety investigating State(s) with access to relevant information for the marine safety investigation. To the extent practical, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should also be afforded access to Government surveyors, coastguard officers, ship traffic service operators, pilots and other marine personnel of a substantially interested State.

21.5 The flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident should help to facilitate the availability of the crew to the investigator(s) carrying out the marine safety investigation.

Chapter 22

COLLECTION OF EVIDENCE

22.1 A marine safety investigating State(s) should not unnecessarily detain a ship for the collection of evidence from it or have original documents or equipment removed unless this is

* The reference to 'extent practical' may be taken to mean, as an example, that co-operation or participation is limited because national laws make it impractical to fully co-operate or participate.

essential for the purposes of the marine safety investigation. Investigators should make copies of documents where practicable.

22.2 Investigator(s) carrying out a marine safety investigation should secure records of interviews and other evidence collected during a marine safety investigation in a manner which prevents access by persons who do not require it for the purpose of the investigation.

22.3 Investigator(s) carrying out the marine safety investigation should make effective use of all recorded data including voyage data recorders if fitted. Voyage data recorders should be made available for downloading by the investigator(s) carrying out a marine safety investigation or an appointed representative.

22.3.1 In the event that the marine safety investigating State(s) do not have adequate facilities to read a voyage data recorder, States with such a capability should offer their services having due regard to the:

- .1 available resources;
- .2 capabilities of the readout facility;
- .3 timeliness of the readout; and
- .4 location of the facility.

Chapter 23

CONFIDENTIALITY OF INFORMATION

23.1 States should ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation only disclose information from a marine safety record where:

- .1 it is necessary or desirable to do so for transport safety purposes and any impact on the future availability of safety information to a marine safety investigation is taken into account; or
- .2 as otherwise permitted in accordance with this Code*.

23.2 States involved in marine safety investigation under this Code should ensure that any marine safety record in its possession is not disclosed in criminal, civil, disciplinary or administrative proceedings unless:

* States recognize that there are merits in keeping information from a marine safety record confidential where it needs to be shared with people outside the marine safety investigation for the purpose of conducting the marine safety investigation. An example is where information from a marine safety record needs to be provided to an external expert for their analysis or second opinion. Confidentiality would seek to ensure that sensitive information is not inappropriately disclosed for purposes other than the marine safety investigation, at a time when it has not been determined how the information will assist in determining the contributing factors in a marine casualty or marine incident. Inappropriate disclosure may infer blame or liability on the parties involved in the marine casualty or marine incident.

- .1 the appropriate authority for the administration of justice in the State determines that any adverse domestic or international impact that the disclosure of the information might have on any current or future marine safety investigations is outweighed by the public interest in the administration of justice; and*
- .2 where appropriate in the circumstances, the State which provided the marine safety record to the marine safety investigation authorizes its disclosure.

23.3 Marine safety records should be included in the final report, or its appendices, only when pertinent to the analysis of the marine casualty or marine incident. Parts of the record not pertinent, and not included in the final report, should not be disclosed.

23.4 States need only supply information from a marine safety record to a substantially interested State where doing so will not undermine the integrity and credibility of any marine safety investigation being conducted by the State or States providing the information.

23.4.1 The State supplying the information from a marine safety record may require that the State receiving the information undertake to keep it confidential.

Chapter 24

PROTECTION FOR WITNESSES AND INVOLVED PARTIES

24.1 If a person is required by law to provide evidence that may incriminate them, for the purposes of a marine safety investigation, the evidence should, so far as national laws allow, be prevented from admission into evidence in civil or criminal proceedings against the individual.

24.2 A person from whom evidence is sought should be informed about the nature and basis of the investigation. A person from whom evidence is sought should be informed, and allowed access to legal advice, regarding:

- .1 any potential risk that they may incriminate themselves in any proceedings subsequent to the marine safety investigation;
- .2 any right not to self-incriminate or to remain silent;
- .3 any protections afforded to the person to prevent the evidence being used against them if they provide the evidence to the marine safety investigation.

Chapter 25

* Examples of where it may be appropriate to disclose information from a marine safety record in criminal, civil, disciplinary or administrative proceedings may include:

- 1 where a person the subject of the proceedings has engaged in conduct with the intention to cause a destructive result; or
- 2 where a person the subject of the proceedings has been aware of a substantial risk that a destructive result will occur and having regard to the circumstances known to him or her it is unjustifiable to take the risk.

DRAFT AND FINAL REPORT

25.1 Marine safety investigation reports from a marine safety investigation should be completed as quickly as practicable.

25.2 Where it is requested, and where practicable, the marine safety investigating State(s) should send a copy of a draft marine safety investigation report for comment to interested parties. However, this recommendation does not apply where there is no guarantee that the interested party will not circulate, nor cause to circulate, publish or give access to the draft marine safety investigation report, or any part thereof, without the express consent of the marine safety investigating State(s).

25.3 The marine safety investigating State(s) should allow the interested party 30 days or some other mutually agreed time to submit their comments on the marine safety investigation report. The marine safety investigating State(s) should consider the comments before preparing the final marine safety investigation report and where the acceptance or rejection of the comments will have direct impact on the interests of the interested party that submitted them, the marine safety investigating State(s) should notify the interested party of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after the 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the marine safety investigation report^{*}.

25.4 Where it is permitted by the national laws of the State preparing the marine safety investigation report, the draft and final report should be prevented from being admissible in evidence in proceedings related to the marine casualty or marine incident that may lead to disciplinary measures, criminal conviction or the determination of civil liability.

25.5 At any stage during a marine safety investigation interim safety measures may be recommended.

25.6 Where a substantially interested State disagrees with the whole or a part of a final marine safety investigation report, it may submit its own report to the Organization.

Chapter 26

RE-OPENING AN INVESTIGATION

26.1 Marine safety investigating State(s) which have completed a marine safety investigation, should reconsider their findings and consider re-opening the investigation when new evidence is presented which may materially alter the analysis and conclusions reached.

* See chapter 13 where provisions with respect to providing interested parties with reports on request may alternatively be included as a mandatory provision.

26.2 When significant new evidence relating to any marine casualty or marine incident is presented to the marine safety investigating State(s) that have completed a marine safety investigation, the evidence should be fully assessed and referred to other substantially interested States for appropriate input.

Parallelluppställning klassdirektivet och klassförordningen

Klass- direktivet	Nuvarande författning	Föreslagen författning
artikel 2	1 kap. 5 § FSL, 2 § lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg, 1 kap. 4 § TSFS 2009:2	Ändring av tidigare gällande författningar
artikel 3	7 kap. 11 § första och tredje stycket FSL, 9 kap. 1 § FSF, 9 kap. 5 § FSF	Ändring av 9 kap. 1 § FSF, 9 kap. 4 § FSF
artikel 4	9 kap. 3 § FSF	Ändring av tidigare gällande författning
artikel 5	7 kap. 11 § andra stycket FSL, 9 kap. 4 § FSF	Ändring av tidigare gällande författning
artikel 8	9 kap. 2 och 4 §§ FSF	Ändring av tidigare gällande författning
artikel 9	9 kap. 2 § FSF, 2 kap. 52 § TSFS 2009:2	Ändring av tidigare gällande författning
artikel 10	9 kap. 2 § FSF	Ändring av tidigare gällande författning
artikel 11	5 kap. 1 § FSL, SJÖFS 2006:1, SJÖFS 2008:81	---

Klass- förordningen	Nuvarande författning	Föreslagen författning
artikel 3.1, 3.2, 6.3, 8.1, 8.3, 10.4, 11.7 och 16	Beträffande artikel 3: 9 kap. 1 § FSF	Ändring av 9 kap. 1 § FSF, införande av 9 kap. 1 a § FSF

Parallelluppställning olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod

EG-direktiv 2009/ 18/EG	IMO:s olycks- utrednings- kod	Nuvarande författning	Föreslagen ändrad samt ny författning
artikel 1	chapter 1	1 och 6 §§ LUO 13–15 §§, 16 § andra stycket, 17 § tredje stycket FUO	---
artikel 2 och 3.2 f)	chapter 6.2 och 7.1 samt 2.20	2 § första stycket 2 och 4 samt 4 § LUO	4 § samt nya 4 b § LUO
artikel 3	chapter 2.9– 2.11, 2.14, 2.16, 2.20, 2.22 samt MSC- MEPC.3/ Circ. 3	2 § första stycket 2 och tredje–fjärde styckena LUO, samt 4 a § tredje stycket LUO	nya 2 a § LUO
artikel 4	chapter 8, 16 och 24	1 och 6–10 §§ LUO och 8 § FUO	8 § FUO samt nya 1 a § LUO
artikel 5	chapter 6	2 § 2 och 4 § LUO samt 7–8 §§ FUO	2 § 2 första och tredje styckena och 7 § LUO samt 13 § FUO

EG-direktiv 2009/ 18/EG	IMO:s olycks- utrednings- kod	Nuvarande författning	Föreslagen ändrad samt ny författning
artikel 6	---	20–21 och 25 §§ FUO samt 6 kap. 14 § SjöL	6 kap. 14 § SjöL
artikel 7	chapter 6.2, 7, 9, 10 och 23.4	4 a §, 5 och 7 andra stycket §§ LUO samt 8 § FUO	8 § FUO
artikel 8	chapter 4, 8, 11 samt part III chapter 15 och 16	5 och 7–10 §§ LUO samt 3 § andra stycket 1 FUO	9 § och nya 12 a § LUO, 3 § andra stycket 1 och nya 2 b § FUO
artikel 9	chapter 23 jfr med 2.15	30 kap. 23 § OSL och 9 § OSF, bilagan p. 100.	nya 17 kap. 6 a, 7 och 8 §§ samt nya 32 kap. 8 a, b och c §§ OSL
artikel 10	---	---	nya 8 c § FUO
artikel 11	---	---	nya 8 d § FUO
artikel 12	chapter 7, 9, 10, 13, 23.4 och 24	jfr artikel 7 ovan	8 § FUO
artikel 13	chapter 8	18 kap. 1–5 §§ och 20 kap. 11 § SjöL	nya 18 kap. 5 a § och nya 20 kap. 11 a § SjöL
artikel 14	chapter 14	13–16 §§ FUO	13 och 15 §§ FUO
artikel 15	---	6 § 2 LUO och 14 och 17 §§ FUO	17 § FUO

EG-direktiv 2009/ 18/EG	IMO:s olycks- utrednings- kod	Nuvarande författning	Föreslagen ändrad samt ny författning
artikel 16	---	17 § FOU	17 § FOU
artikel 17	chapter 5	---	13 § FOU
artiklarna 18–21	---	---	---
artikel 22	---	20 och 27 §§ FOU och 20 kap. SjöL	---
artiklarna 23–27	---	---	---
Bilaga I		jfr artikel 14	
Bilaga II		jfr artikel 17	

Statens offentliga utredningar 2010

Kronologisk förteckning

1. Lätt att göra rätt
– om förmedling av brottsskadestånd. Ju.
2. Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. Ju.
3. Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. M.
4. Allmänna handlingar i elektronisk form – offentlighet och integritet. Ju.
5. Skolgång för alla barn. U.
6. Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010
– utmaningar för slutförvarsprogrammet. M.
7. Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. IJ.
8. En myndighet för havs- och vattenmiljö. M.
9. Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. Jo.
10. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
11. Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. Ku.
12. I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. Ku.
- 13 Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. Fi.
14. Partsinsyn enligt rättegångsbalken. Ju.
15. Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. Ju.
16. Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. IJ.
17. Prissatt vatten? M.
18. En reformerad budgetlag. Fi.
19. Lärning – en bro mellan skola och arbetsliv. U.
20. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. Fi.
21. Bättre marknad för tjänstehundar. Jo.
22. Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. Fö.
23. Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. N.

Statens offentliga utredningar 2010

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Lätt att göra rätt
– om förmedling av brottsskadestånd. [1]
- Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. [2]
- Allmänna handlingar i elektronisk form
– offentlighet och integritet. [4]
- Partsinsyn enligt rättegångsbalken. [14]
- Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. [15]

Försvarsdepartementet

- Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. [22]

Finansdepartementet

- Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. [13]
- En reformerad budgetlag. [18]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. [20]

Utbildningsdepartementet

- Skolgång för alla barn. [5]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [10]
- Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. [19]

Jordbruksdepartementet

- Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. [9]
- Bättre marknad för tjänstehundar. [21]

Miljödepartementet

- Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. [3]

- Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. [6]
- En myndighet för havs- och vattenmiljö. [8]
- Prissatt vatten? [17]

Näringsdepartementet

- Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. [23]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

- Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. [7]
- Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. [16]

Kulturdepartementet

- Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. [11]
- I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. [12]