

# Tredje sjösäkerhetspaketet

*Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet,  
IMO:s olycksutredningskod*

*Slutbetänkande av Tredje sjösäkerhetspaketet*

*Stockholm 2010*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2010:23

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Elanders Sverige AB  
Stockholm 2010

ISBN 978-91-38-23370-2  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 29 april 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå hur följande direktiv bör genomföras i svensk rätt:

- 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),
- 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontroll-direktivet),
- 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),
- 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet),
- 2009/21/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet).

Samma dag förordnades direktören Johan Franson som särskild utredare.

Som sakkunniga förordnades från och med den 20 maj 2009 departementssekreteraren Kristina Bram, Försvarsdepartementet, rättssakkunnige Tommie Börjesson, Näringsdepartementet, samt kanslirådet Per Håvik, Näringsdepartementet. Som experter förordnades från och med samma dag samhällsekonomen Gunnar Eriksson, Sjöfartsverket, ställföreträdande generaldirektören Carin Hellner, Statens Haverikommission, internationella samordnaren Henrik Tunfors, Transportstyrelsen, chefsjuristen Annika Wikingsson, Kustbevakningen samt tullspecialisten Jenny Östergren, Tullverket.

Som sekreterare anställdes från och med den 4 maj 2009 kammarrättsassessorn Hans Wikner och från och med den 11 juni 2009 hovrättsassessorn Åsa Toll.

Utredningen har antagit namnet Tredje Sjösäkerhetspaketet (N 2009:5).

Regeringen beslutade den 27 augusti 2009 att utredningen skulle, i fråga om direktiv 2009/16/EG och direktiv 2009/17/EG samt därtill relaterade frågor, lämna ett delbetänkande senast den 15 november 2009 och att övriga delar i utredningens uppdrag skulle redovisas senast den 31 mars 2010.

Den 12 november 2009 överlämnade utredningen delbetänkandet *Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet* (SOU 2009:90).

Härmed överlämnas utredningens slutbetänkande *Tredje sjösäkerhetspaketet – Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod* (SOU 2010:23).

Uppdraget är härmed slutfört.

Västra Karup i april 2010

*Johan Franson*

*/Hans Wikner  
/Åsa Toll*

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>13</b>
<b>Förkortningar .....</b>	<b>27</b>
<b>Författningsförslag – klassdirektivet och klassförordningen .....</b>	<b>29</b>
1 Förslag till lag om ändring i lag (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg.....	29
2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	31
3 Förslag till förordning om ändring av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	33
<b>Författningsförslag – olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod .....</b>	<b>37</b>
1 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	37
2 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	41
3 Förslag till lag om ändring i lag (1990:712) om undersökning av olyckor .....	44
4 Förslag till förordning om ändring i förordning (1990:717) om undersökning av olyckor .....	53
<b>1 Utredningens uppdrag och arbete .....</b>	<b>65</b>
1.1 Uppdraget.....	65
1.2 Utredningens arbete .....	66

<b>2</b>	<b>Historisk bakgrund.....</b>	<b>69</b>
<b>3</b>	<b>Klassdirektivet och klassförordningen .....</b>	<b>73</b>
3.1	Uppdraget.....	73
3.2	En kort historik.....	73
3.3	Diskussion kring klassificeringssällskapens olika uppgifter.....	76
3.4	Bakgrund klassdirektivet och klassförordningen .....	79
3.5	Klassdirektivet .....	81
3.5.1	Artikel 1.....	82
3.5.2	Artikel 2.....	82
3.5.3	Artikel 3.....	84
3.5.4	Artikel 4.....	88
3.5.5	Artikel 5.....	90
3.5.6	Artikel 6.....	94
3.5.7	Artikel 7.....	95
3.5.8	Artikel 8.....	95
3.5.9	Artikel 9.....	97
3.5.10	Artikel 10.....	99
3.5.11	Artikel 11.....	99
3.5.12	Artikel 12.....	101
3.5.13	Artikel 13.....	101
3.5.14	Artikel 14.....	102
3.5.15	Artikel 15.....	102
3.5.16	Artikel 16.....	102
3.5.17	Bilagor.....	103
3.6	Klassförordningen.....	103
<b>4</b>	<b>Olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod.....</b>	<b>107</b>
4.1	Uppdraget.....	107
4.2	Inledning.....	108
4.3	Jämförelse mellan direktivet, IMO:s kod och gällande svensk rätt.....	108

4.4	Övergripande frågeställningar.....	109
4.4.1	IMO-koden.....	109
4.4.2	Gällande svensk rätt .....	109
4.4.3	Sjöförklaring .....	118
4.4.4	Utformningen av utredningens förslag.....	120
4.5	Direktivets syfte (artikel 1).....	121
4.6	Direktivets tillämpningsområde (artikel 2).....	123
4.7	Definitioner (artikel 3).....	130
4.7.1	Definitioner enligt olycksutredningsdirektivet och IMO-koden m.m. ....	131
4.7.2	Definitioner enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.....	136
4.8	Säkerhetsutredningens status (artikel 4) .....	142
4.9	Utredningsskyldighet (artikel 5) .....	144
4.10	Underrättelseskyldighet (artikel 6) .....	150
4.11	Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar (artikel 7) .....	153
4.11.2	Samarbete med medlemsstat i den Europeiska unionen enligt olycksutredningsdirektivet .....	156
4.11.3	Samarbete med annan stat enligt IMO-koden.....	157
4.11.4	Samarbete med stat som inte är medlem i den Europeiska unionen enligt olycksutredningsdirektivet .....	157
4.11.5	Närmare jämförelse mellan olycksutredningsdirektivet och IMO-koden.....	157
4.12	Utredningsorgan (artikel 8.1–8.3 och 8.5–8.6) .....	161
4.12.1	Artikeln innehåll .....	162
4.12.2	Svensk rätt.....	163
4.12.3	Begreppet oberoende utredningsorgan i olycksutredningsdirektivet .....	164
4.12.4	Svensk historisk tillbakablick angående oberoende organ inom sjöfartens område.....	165
4.12.5	Nuvarande svenska förhållanden angående oberoende organ m.m. inom sjöfartens område.....	167
4.12.6	Jämförelse med utredningsverksamhet inom andra transportområden.....	168

4.12.7 Internationell jämförelse .....	173
4.12.8 Oberoende utredningsorgan i framtiden.....	176
4.12.9 Närmare om Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings analysverksamhet .....	180
4.12.10 Närmare om artiklarna 8.2, 8.3, 8.5 och 8.6 .....	182
4.13 Undersökningens genomförande (artikel 8.4) .....	183
4.13.2 Svensk rätt .....	184
4.13.3 Närmare jämförelse mellan direktivet och svensk rätt.....	186
4.13.4 Genomförande av preliminär bedömning vid allvarlig sjöolycka.....	191
4.14 Sekretess (artikel 9).....	191
4.15 Permanent samarbetsstruktur (artikel 10).....	192
4.16 Kostnader (artikel 11).....	193
4.17 Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse (artikel 12) .....	195
4.18 Bevarande av bevis (artikel 13) .....	197
4.19 Olycksrapporter (artikel 14) .....	200
4.20 Säkerhetsrekommendationer (artikel 15) .....	203
4.21 Förvarning (artikel 16).....	206
4.22 Emcip – Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (artikel 17) .....	207
4.23 Rättvis behandling av sjöfolk (artikel 18).....	210
4.24 Ytterligare åtgärder (artikel 21).....	211
4.25 Sanktioner (artikel 22) .....	211
4.26 Övrigt (artiklarna 19–20, 23–27).....	212
4.27 Bilagor till direktivet .....	212
4.28 Behov av översyn av lagen om undersökning av olyckor ....	213



<b>5</b>	<b>Sekretessfrågor i IMO-koden och olycksutredningsdirektivet .....</b>	<b>215</b>
5.1	IMO-kodens och direktivets regler om sekretess och angränsande frågor .....	215
5.1.1	IMO-koden .....	215
5.1.2	Olycksutredningsdirektivet .....	218
5.2	Gällande svensk rätt – aktuella sekretessregler .....	221
5.2.1	Statistiksekretess .....	221
5.2.2	Sekretess i den brottsbekämpande verksamheten ...	221
5.2.3	Sekretess för räddningsinsatser och undersökningar av olyckor enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor .....	223
5.2.4	Sekretess i sjöförklaringar m.m. ....	223
5.2.5	Uppgifter till skydd för enskilds ekonomiska förhållanden i 30 kap. 23 § OSL och 9 § OSF .....	224
5.2.6	Utrikessekretess .....	225
5.2.7	Sekretess i internationellt samarbete avseende civil sjöfart – förslag i SOU 2009:90 .....	226
5.2.8	Överföring av sekretess .....	227
5.3	Tillämpning av sekretessreglerna vid undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss .....	228
5.3.1	Transportstyrelsens undersökning .....	228
5.3.2	Statens haverikommissions undersökning .....	229
5.4	Sekretessreglering för olycksundersökningar i Norge, Danmark och Finland .....	231
5.4.1	Norge .....	231
5.4.2	Danmark .....	232
5.4.3	Finland .....	232
5.5	Överväganden .....	234
5.5.1	Behov av nya sekretessbestämmelser .....	234
5.5.2	Uppgifter som bör omfattas av sekretess .....	238
5.5.3	Sekretessens föremål .....	240
5.5.4	Förslag till ny bestämmelse om sekretess till skydd för undersökningar av sjöolycka m.m. ....	242
5.5.5	Förslag till ny bestämmelse om sekretess till skydd för uppgift om enskild i undersökning av sjöolycka m.m. ....	244

5.5.6	Förslag till ny bestämmelse om skydd för uppgiftslämnarens identitet i undersökning av sjöolycka .....	246
5.5.7	Frågan om överföring av sekretess .....	248
5.5.8	Förslag till ny bestämmelse om innehåll i rapport enligt 13 § förordning (1990:717) om undersökning av olyckor .....	249
5.5.9	Frågan om meddelarfrihet .....	250
5.5.10	Sekretess i Transportstyrelsens analysverksamhet ...	252
5.5.11	Förslag till ny regel om sekretess vid internationellt samarbete i undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss .....	253
5.5.12	Konkurrens mellan sekretessbestämmelser.....	257
5.5.13	En fråga om sekretess vid undersökning av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor.....	259
<b>6</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>261</b>
<b>7</b>	<b>Konsekvensbedömning m.m. ....</b>	<b>263</b>
<b>8</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>273</b>
8.1	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) .....	273
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg.....	273
8.3	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	274
8.4	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	274
8.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor .....	274
8.6	Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	274
8.7	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.....	275

<b>Bilagor.....</b>	<b>277</b>
<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv 2009:42 .....	277
<i>Bilaga 2</i> Tilläggsdirektiv 2009:78 .....	283
<i>Bilaga 3</i> 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).....	285
<i>Bilaga 4</i> Förordning(EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen).....	295
<i>Bilaga 5</i> Direktiv 2009/18/EG 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 (olycksutredningsdirektivet) .....	309
<i>Bilaga 6</i> IMO:s resolution MSC, 255(84) den 16 maj 2008, angående IMO:s kod avseende internationella standarder och rekommendationer för olycksutredningar (IMO:s olycksutredningskod) .....	323
<i>Bilaga 7</i> Parallelluppställning – klassdirektivet och klassförordningen .....	347
<i>Bilaga 8</i> Parallelluppställning – olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod) .....	349

# Förkortningar

AIS	Automatic Identification System
COSS	Europeiska kommissionens genomförandekommitté
Emcip	European Marine Casualty Information Platform (databas inom EMSA)
EMSA	European Maritime Safety Agency (Europeiska sjösäkerhetsbyrån)
FSF	Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)
FSL	Fartygssäkerhetslagen (2003:364)
FUO	Förordningen (1990:712) om undersökning av olyckor
FÅFF	Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg
GISIS	Global Integrated Shipping Information System (databas inom IMO)
HELCOM	The Helsinki Commission – Baltic Marine Environment Protection Commission
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMO	International Maritime Organization
IMO-koden	IMO:s kod – MSC 255(84) – internationella standarder och rekommendationer för olycksutredningar
Lastlinje- konven- tionen	International Convention on Load Lines
LSO	Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

LUO	Lagen (1990:712) om undersökning av olyckor
LÅFF	Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee (IMO:s miljöskyddskommitté)
MRCC	Sjöfartsverkets sjöräddningscentral
MSC	Maritime Safety Committee (IMO:s sjösäkerhetskommitté)
OSF	Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)
OSL	Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
SHK	Statens haverikommission
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
SjöL	Sjölagen (1994:1009)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea (sjösäkerhetskonventionen)
SOS	SjöOlycksSystemet (Transportstyrelsens sjöolycksdatabas)
TF	Tryckfrihetsförordningen (1949:105)
TS	Transportstyrelsen
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VDR	Voyage Data Recorder (färdskrivarsystem)
YGL	Yttrandefrihetsgrundlagen (1991:1469)

# Sammanfattning

## Några allmänna utgångspunkter för uppdraget

För att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten presenterade kommissionen hösten 2005 det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet 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 akterna innehåller ändringar i gällande lagstiftning om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll, och sjötrafikövervakning.

I kommittédirektivet Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet (dir. 2009:42) gavs utredningen i uppdrag att föreslå hur följande direktiv bör genomföras i svensk rätt:

- 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),
- 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet),
- 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),

- 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet),
- 2009/21/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet).

I tilläggsdirektiv (dir. 2009:78) beslutade regeringen att utredningen skulle, angående de två förstnämnda direktiven samt därtill relaterade frågor, lämna ett delbetänkande senast den 15 november 2009 och att övriga delar i utredningens uppdrag skulle redovisas senast den 31 mars 2010. Utredningen valde dock att i delbetänkandet även behandla flaggstatsdirektivet. Den 12 november 2009 överlämnade utredningen delbetänkandet *Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet* (SOU 2009:90) till infrastrukturminister Åsa Torstensson.

Utredningen har mot bakgrund härav i detta slutbetänkande redovisat förslag på hur

- klassdirektivet (2009/15/EG) och klassförordningen (391/2009),
- olycksutredningsdirektivet (2009/18/EG), samt
- IMO:s olycksutredningskod

ska genomföras i svensk rätt och vilka konsekvenser som uppstår till följd härav.

Nedan redogörs kortfattat för innehållet i betänkandet angående rättsakterna.

## Klassdirektivet och klassförordningen

Genom de omarbetningar som nu gjorts av det ursprungliga klassdirektivet (rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994, med ändringar), har direktivets regler stöpts om i två gemenskapsrättsakter, ett direktiv och en förordning. Bestämmelserna i klassdirektivet riktar sig till medlemsstaterna och klassförordningen riktar sig till klassificeringssällskapen. Målet för direktivet, enligt preambeln (skäl 24) är att fastställa åtgärder som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som inom gemenskapen ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg. Enligt förordningens preambel (skäl 23) är målet för förordningen att fastställa åtgärder som ska följas av

organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg i trafik i gemenskapen.

### *Klassificeringssällskapen och deras uppgifter*

Det finns i dag ca 50 klassificeringssällskap. Många är nationella sällskap och kvaliteten på deras arbete varierar avsevärt. De tio största sällskapen, som är internationellt verksamma, samarbetar i en organisation, som heter International Association of Classification Societies (IACS).

När ett fartyg får klass innebär det att det uppfyller klassificeringssällskapets regler när det gäller skrovstyrka, motorinstallationer, drivlina och elinstallationer.

Det är inte ovanligt att flaggstater i praktiken delegerar hela sitt tillsynsansvar av sina fartyg till klassificeringssällskap. Dessa har då tillsyn över dels efterlevnaden av sällskapets egna regler för konstruktion av fartyget med dess maskin- och elinstallationer, dels de i nationell lagstiftning omsatta IMO-regelverken. Den senare tillsynen utförs genom s.k. "statutory surveys", vilket kan översättas med lagstadgade besiktningar, som, om fartyget går igenom tillsynen, resulterar i föreskrivna certifikat (statutory certificates). Den tillsyn sällskapen utövar uppfattas ofta som sällskapets tillsyn men formellt är den enbart det när det gäller skrov, maskin och elinstallationer; den övriga tillsynen sker på uppdrag av flaggstaten enligt dess i nationell lagstiftning omsatta IMO-bestämmelser. Certifikaten efter denna tillsyn utfärdas av klassificeringssällskapen på flaggstatens uppdrag medan sällskapen utfärdar sina egna klasscertifikat (class certificates) efter tillsyn av efterlevnaden av sina egna regler.

Utredningen gör bedömningen att för medlemsstaternas del reglerar direktivet och förordningen klassificeringssällskapens arbete med att på en flaggstats vägnar kontrollera att fartyg uppfyller de internationella konventionernas regler och att på flaggstatens vägnar utfärda certifikat.



*Utredningens förslag angående klassdirektivet*

I förhållande till det tidigare klassdirektivet innehåller det nya direktivet inte många ändringar i sak. Utredningens bedömning är därför att nu gällande svensk lag och förordning i huvudsak kan kvarstå oförändrad. I vissa avseenden har utredningen dock föreslagit ändringar. Flertalet av utredningens förslag avser justeringar i hänvisningar till reglering i det nya direktivet, antingen i lag- eller förordningstext eller i föreskrifter och aktuella avtal på området, dvs. de s.k. klassavtalen mellan Transportstyrelsen och erkända organisationer om utförande av vissa uppgifter. Klassavtalen bör justeras så att de hänvisningar som görs till det tidigare klassdirektivet i stället avser det nya direktivet, eller, i förekommande fall, den nya klassförordningen.

*Utredningens förslag angående klassförordningen*

Som ovan nämnts riktar sig bestämmelserna i klassförordningen till klassificeringssällskapen. Det finns emellertid ett fåtal artiklar i förordningen som riktar sig mot medlemsstaterna, som sammanfattningsvis innebär att medlemsstaterna åläggs att utföra vissa uppgifter samt att ta emot information i olika avseenden. Enligt utredningens mening är det lämpligt att i författning slå fast att Transportstyrelsen ska utföra aktuella uppgifter och ta emot information. Detta genomförs lämpligen genom att en ny paragraf 1 a införs i 9 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF), i vilken det anges att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige som medlemsstat enligt klassförordningen samt ta emot viss information som avses i klassförordningen.

**Olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod**

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG (olycksutredningsdirektivet) syftar till att förbättra sjösäkerheten och att förhindra förrorening från fartyg, samt att minska risken för framtida sjöolyckor genom underlättande av ett snabbt genomförande av olycksutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor

och tillbud till sjöss, i syfte att fastställa deras orsaker och därmed att minska riskerna för framtida sjöolyckor.

Genom olycksutredningsdirektivet införs bl.a. en skyldighet för medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud. Vidare säkerställs genom direktivet de utredande organens oberoende samt samarbete mellan medlemsstaterna inom den Europeiska unionen och mellan dessa medlemsstater och tredje land.

Olycksutredningsdirektivet följer till stora delar det regelverk om harmonisering av tekniska utredningar som International Maritime Organization (IMO) har gjort, bl.a. genom IMO:s kod – MSC.255(84) – internationella standarder och rekommendationer för olycksutredningar (IMO-koden).

Utredningen har i sitt arbete gjort en jämförelse mellan gällande svensk rätt och dels olycksutredningsdirektivet, dels IMO-koden.

Vid arbetet har utredningen funnit att det skulle ha varit lämpligt att föreslå en separat lag och förordning för olyckor angående vart och ett av transportslagen – luftfart, sjöfart, järnväg samt vägtrafik och andra allvarliga olyckor. Ett sådant förfarande skulle dock enligt utredningen ha förutsatt ett utökat kommittédirektiv där det angetts att utredningen haft som uppdrag att göra en översyn av hela lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO). Något sådant uppdrag anges inte i kommittédirektivet. I stället har utredningen föreslagit ändringar i gällande författningar, främst LUO och FUO. Utredningen betonar dock att behov av en översyn av lagstiftningen på området alltjämt föreligger.

Utredningen har inte funnit skäl att föreslå ändringar i reglerna om sjöförklaringsinstitutet.

#### *Statens haverikommission som oberoende utredningsorgan*

Av artikel 8.1 i olycksutredningsdirektivet följer att utredningar ska genomföras under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar.

Utredningen har funnit att övervägande skäl talar för att föreslå att det i Sverige endast ska finnas ett oberoende utredningsorgan som ska göra de aktuella utredningarna, dvs. undersökningarna av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Skälen härför är främst att *ett*

fristående organ, som t.ex. inte utgör tillsynsmyndighet på området, ökar undersökningens trovärdighet och minskar risken för intressekonflikter och jäv.

Den historiska bakgrunden och det faktum att det är av vikt att ett och samma oberoende organ ska vara ansvarigt att utreda alla olyckor i samhället, medför – enligt utredningens mening – att utredningsorganet föreslås vara Statens haverikommission.

För att tydliggöra detta föreslår utredningen *dels* att en ny bestämmelse, 2 b §, ska införas i FOU där det klargörs att Statens haverikommission inte får överlåta åt någon annan svensk myndighet att göra undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sådana olyckor, *dels* att det i nämnda förordning ska införas en justering i 3 § andra stycket 1, där regler som möjliggör för Transportstyrelsen att också utföra sådana undersökningar av olyckor inom sjöfartens område tas bort.

#### *Olycksutredningsdirektivets tillämpningsområde och nya definitioner*

Utförningen av artikel 2 i direktivet medför, ur svensk synvinkel, förslag till ändringar i LUO innebärande att en undersökning ska avse sådana sjöolyckor och tillbud till sjöss som, *dels* har inträffat inom Sveriges sjöterritorium – oavsett fartygets flagg, *dels* berör fartyg som för svensk flagg – oavsett var i världen olyckan eller tillbudet har inträffat, *dels* är av annat väsentligt intresse för Sverige. En definition av begreppet annat väsentligt intresse föreslås i lagen.

Artikel 3 i olycksutredningsdirektivet föranleder införandet av en ny paragraf, 2 a §, i LUO med nya definitioner av olika typer av *sjöolyckor*, där

– *en mycket allvarlig sjöolycka* definieras som en olycka som innebär att fartyget har försvunnit, att en eller flera människor har avlidit, eller att allvarlig skada har uppkommit på miljön,

– *en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka* definieras som att flera människor blivit allvarligt skadade, att fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador, eller att fartyget har övergetts i sjön,

– *en allvarlig sjöolycka* definieras som

*dels* en olycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund hårt väder eller

is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, medför att

– fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, vilket medför fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller utgör ett oskäligt hot mot miljön,

– skada har uppkommit på miljön, eller

– fartyget råkat ut för ett maskinhaveri som medfört bogsering eller assistans från land,

*dels* när en eller flera personer har försvunnit från fartyget.

– *annan sjöolycka* definieras som en sjöolycka som varken utgör en mycket allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka eller en allvarlig sjöolycka, och

– *tillbud till sjöss* definieras som en händelse eller flera händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av sådana fartyg som anges i 2 § 2 LUO, som inte utgör en sjöolycka, och där händelserna har utsatt eller, om händelserna inte undvikits, skulle ha utsatt fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.

Slutligen föranleder artikel 3 i direktivet att det införs ett allmänt stadgande i den nya paragrafen där det anges att definitionerna gäller under förutsättning att händelsen eller händelserna som förorsakat olyckan eller tillbudet inte orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, person eller miljön.

En förutsättning för det ovan nämnda är att de aktuella situationerna är knutna till fartygets drift.

I sammanhanget ska framhållas att genom olycksutredningsdirektivet, till skillnad från förut, aktualiseras undersökningarna ovan redan vid ett dödsfall.

### *Utredningsskyldigheten*

I 2 § 2 första stycket LUO föreslås införas regler där det klargörs,

– *dels* att vid en *mycket allvarlig sjöolycka*, samt vid *en olycka som likställs härmed*, ska en undersökning enligt lagen göras,

– *dels* att vid *en allvarlig sjöolycka* samt vid *annan sjöolycka*, får en undersökning göras.

Samtidigt förs i paragrafen in en regel som stadgar att vid en allvarlig sjöolycka ska inledningsvis en *preliminär bedömning* göras i syfte att utreda om en säkerhetsutredning sedan ska inledas eller

inte. En bestämmelse förs in i paragrafen, som tydliggör att, vid sådan preliminär bedömning – och vid bedömning om en utredning angående annan sjöolycka, eller ett tillbud till sjöss, ska inledas eller inte – ska beaktas i vilken mån utredningens resultat kan förhindra framtida olyckor eller tillbud.

En ny bestämmelse föreslås införas i 2 § tredje stycket LUO angående *tillbud till sjöss*. I detta stycke anges,

– *dels* att tillbud till sjöss som skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed *ska* undersökas,

– *dels* att tillbud till sjöss som skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka, *får* undersökas. Samtidigt görs en följdändring i paragrafens andra stycke.

I 7 § LUO föreslås vidare att en bestämmelse förs in som anger att när undersökningar av sjöolyckor enligt lagen (säkerhetsutredningar) utförs ska den gemensamma metoden inom Europeiska unionen för utredning av sjöolyckor till sjöss följas. Metoden kommer att antas genom en kommissionsförordning under våren 2010.

En kompletterande bestämmelse införs i 13 § FOU som reglerar tidpunkten för inledandet och avslutandet av undersökningen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss.

#### *Regler om olycksundersökningens genomförande*

Angående genomförandet av undersökningen av sjöolyckor och tillbud till sjöss föreslår utredningen kompletterande bestämmelser i LUO där det specificeras att Statens haverikommission i detta sammanhang även får, utöver vad som anförs i paragrafens första stycke, granska och ta del av

– relevant information och registrerade data, innefattande data från färdskrivare, avseende fartyg, resa, last, besättning eller andra personer, föremål, förhållanden eller omständigheter,

– resultat från undersökning av eller provtagning från omkomnas kroppar,

– resultat och prover tagna från undersökning av personer inblandade i driften av fartyget, eller annan i detta sammanhang berörd person.

Utredningen föreslår också en ny bestämmelse i LUO, 12 a §, där det stadgas att vad som anförts i 7–12 §§ LUO angående

undersökningens genomförande, förbud att rubba egendom och tillvaratagen egendom även ska gälla vid sådan preliminär bedömning som genomförs vid en allvarlig sjöolycka enligt 2 § 2. andra stycket LUO.

#### *Underrättelseskyldighet*

Artikel 6 föranleder – angående rapporteringsskyldighet för bl.a. befälhavare om inträffade sjöolyckor m.m. – ett förslag till tillägg i 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009), där det anges att bestämmelsen om underrättelseskyldighet även ska gälla för befälhavare på utländskt handelsfartyg på svenskt territorium.

#### *Ledning och deltagande i säkerhetsutredningar med medlemsstater i den Europeiska unionen*

Artikel 7 i olycksutredningsdirektivet medför att utredningen föreslår att bestämmelser med följande innehåll ska införas 8 § FOU.

Varje sjöolycka eller tillbud till sjöss ska som huvudregel vara föremål för endast *en* utredning som utförs av en medlemsstat i den Europeiska unionen.

Statens haverikommission får, efter överenskommelse med berörda stater, utan att det påverkar Sveriges skyldigheter enligt olycksutredningsdirektivet och internationell rätt, överlåta ledningen av en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller särskilda uppgifter som rör undersökningens genomförande, till

- en annan medlemsstat i den Europeiska unionen, eller
- ett berört tredjeland som omfattas av koden för utredning av sjöolyckor och som är en flaggstat, kuststat eller en stat med annat väsentligt intresse.

Vid en undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss ska annan medlemsstat i den Europeiska unionen med väsentligt intresse ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som Statens haverikommission, samt ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad av haverikommissionen.

*Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse*

Utredningen föreslår i denna del att det i 8 § FOU införs bestämmelser som reglerar samarbetet i samband med undersökningen av sjöolyckor och tillbud till sjöss, med stater som inte är medlemmar i den Europeiska unionen – s.k. *tredjeländer* – med väsentligt intresse. Bestämmelserna har i huvudsak följande innehåll.

Ett tredjeland med väsentligt intresse ska, i den utsträckning det är möjligt, tillåtas medverka i undersökningen.

Ett samarbete med ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka Statens haverikommissionens rapporteringskrav enligt FOU.

Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som berör svenska intressen, kan Statens haverikommission besluta att inte genomföra en parallell undersökning, allt under förutsättning att undersökningen som leds av tredjelandet genomförs i enlighet IMO-koden.

*Sekretess*

De sekretessregler som i dag kan bli tillämpliga i Statens haverikommissionens och Transportstyrelsens sjöolycksundersökningar har i första hand annat skyddsintresse men kan i vissa fall bli tillämpliga även i dessa undersökningar. Exempelvis kan, i de fall en förundersökning av polismyndighet pågår samtidigt som en olycksundersökning, förundersökningssekretess enligt 18 kap. 1 § Offentlighet och sekretesslagen (2009:400, OSL) bli tillämplig på vissa uppgifter hos Statens haverikommission.

Olycksutredningsdirektivet och IMO-koden innehåller bestämmelser om sekretess vid undersökning av sjöolycka och tillbud till sjöss. Utredningens uppfattning är att det är av stor vikt att direktivets och IMO-kodens bestämmelser om sekretess nu lagfästs så att uppgifter i en undersökning av sjöolycka kan sekretessbeläggas om så krävs – både för att olycksundersökningen ska bli framgångsrik och för att känsliga uppgifter om enskilda som berörs av utredningen ska kunna skyddas. Utöver de krav på sekretessregler som ställs upp i rättsakterna föranleder även praktiska hänsyn i olycksundersökningsverksamheten behov av ny sekretesslagstiftning. Avsaknaden av sekretesskydd medför att Statens haverikommission i vissa fall överväger att underlåta att

inhämta vissa känsliga uppgifter i undersökningen på grund av att de inte kan sekretessbeläggas, och myndigheten därmed inte kan garantera att de inte lämnas ut. I de fall känsliga uppgifter inhämtats i undersökningen och dessa måste lämnas ut, kan åtgärden leda till stort lidande för berörda personer samt skada förtroendet för Statens haverikommission.

Ändamålsenliga sekretessbestämmelser krävs vidare enligt utredningens bedömning för att Sverige på ett effektivt sätt ska kunna delta i det internationella samarbete i sjöolycksundersökningar som förutsätts finnas enligt IMO-koden och olycksutredningsdirektivet.

Utredningen föreslår därför att nya regler om sekretess för undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss nu införs.

De uppgifter som bör omfattas av sekretess är i första hand de som avses i kapitel 23 jämfört med kapitel 2.15 i IMO-koden (definitionen av ”maritime safety record”, utredningsmaterial i en sjöolycksutredning), nämligen

1. alla utsagor som inhämtats för olycksundersökningens ändamål;
2. all kommunikation mellan personer rörande fartygets drift och framförande;
3. all medicinsk eller personlig information avseende personer berörda av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss;
4. all redogörelse för analys av information eller bevismaterial som inhämtats under en sjöolycksundersökning;
5. information från Voyage Data Recorder (VDR, färdskrivarsystem).

En pågående undersökning av sjöolycka ska enligt utredningens mening kunna skyddas av sekretess på i huvudsak samma sätt som en pågående förundersökning enligt 18 kap. 1 § OSL. Att undersökningsverksamheten kan skyddas av sekretess är dessutom viktigt för att Statens haverikommissions framtida verksamhet ska kunna bedrivas framgångsrikt.

Vidare behövs skydd för integriteten hos de enskilda personer som förekommer i undersökningen, på liknande sätt som det redan finns sådant skydd enligt 35 kap. 1 § OSL för förundersökningar och enligt 32 kap. 8 § OSL för undersökningar av olyckor enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO).

Enligt utredningens mening är det mest ändamålsenligt att införa skilda bestämmelser som tar hänsyn till dessa olika föremål



för sekretess. En sådan uppdelning är också lämplig med tanke på hur OSL är disponerad.

En ny bestämmelse i OSL, 17 kap. 7 § föreslås därför införas. Enligt bestämmelsen ska sekretess gälla i Statens haverikommissions verksamhet för uppgift i undersökning av sjöolycka, tillbud till sådan olycka och i preliminär bedömning av sådan olycka om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att undersökningen skadas, eller utan fara för att Statens haverikommissions verksamhet skadas.

Vidare föreslås en ny 32 kap. 8 a § i OSL, som reglerar att sekretess ska gälla i samma verksamhet för uppgift om enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men.

Beträffande båda lagrummen gäller att sekretessen inte ska omfatta uppgifter som upptas i slutlig rapport om olycksundersökningen, samt att sekretessen ska gälla även i annan verksamhet hos myndighet för att biträda Statens haverikommission i undersökning av sjöolycka.

Vidare lämnar utredningen förslag bl.a. om nya bestämmelser i OSL avseende skydd för enskild uppgiftslämnarens identitet, överföring av sekretess och sekretess i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöolycka.

Utredningen bedömer att sekretessbestämmelser med liknande utformning som de nu föreslagna i framtiden bör övervägas även i Statens haverikommissions undersökningsverksamhet för luftfarten. Ett förslag till förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart (Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart, förslag av Europeiska kommissionen av den 30 oktober 2009, celexnr 52009PC0611) bereds nu i Regeringskansliet. Med hänsyn främst till den pågående beredningen av förslaget till förordning, och det lagstiftande arbete som kan väntas följa när förordningen antagits, avstår utredningen från att nu lämna förslag om ändrade sekretessregler m.m. att gälla även undersökning av luftfartsolyckor.

*Övrigt angående olycksutredningsdirektivet*

Med anledning av olycksutredningsdirektivet föreslår utredningen vidare bl.a.

- justerade regler angående fördelning av uppkomna kostnader när undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss inbegriper fler än en medlemsstat inom den Europeiska unionen,
- ändrade regler i sjölagen (1994:1009) angående bevarande av bevis,
- tydliggörande regler avseende utformningen av olycksrapporter och de tidsramar inom vilka rapporterna ska lämnas,
- införande av kompletterande regler om säkerhetsrekommendationer och förvarning, samt
- nya bestämmelser där det anges att Statens haverikommission ska ansvara för inrapportering av uppgifter angående sjöolyckor och tillbud till Europeiska kommissionen.

# Författningsförslag – klassdirektivet och klassförordningen

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

I lagen används beteckningar med följande betydelse.

Beteckning	Betydelse	Beteckning	Betydelse
/---/		/---/	
Erkänd organisation	En organisation som erkänts i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspek-	Erkänd organisation	En organisation som erkänts i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och

*tioner och utövar  
tillsyn av fartyg  
och för sjöfarts-  
administration-  
ernas verksamhet  
i förbindelse där-  
med, senast  
ändrat genom  
Europaparla-  
mentets och rådets  
direktiv  
2002/84/EG.*

*utövar tillsyn av  
fartyg.*

---

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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

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

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

##### **5 §**

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

Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts i enlighet med 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.

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

#### **7 kap.**

##### **11 §**

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

Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från

Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från

organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning *skall* vara förenlig med vad som anges i detta avseende i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

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

organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning *ska* vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

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

---

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

### 3 Förslag till förordning om ändring av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

*dels* att 9 kap. 1–4 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf 9 kap. 1 a § av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 9 kap.

##### 1 §

Transportstyrelsen får till Europeiska gemenskapernas kommission överlämna en begäran om att en organisation skall erkännas för att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg samt att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Bestämmelser om förfarandet finns i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

Transportstyrelsen får till Europeiska kommissionen överlämna en begäran om att en organisation ska erkännas för att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg samt att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Bestämmelser om förfarandet finns i förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

##### 1 a §

Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige som medlemsstat enligt artikel 3.1, 3.2, 6.3, 8.1 och 16 samt ta

*emot den information som avses i artikel 8.3, 10.4 och 11.7 i 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.*

## 2 §

Transportstyrelsen får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utföra de uppgifter som anges i 1 §.

Transportstyrelsen *skall* i styrelsens författningssamling tillkännage med vilka organisationer som avtal har träffats och upplysa Europeiska gemenskapernas kommission om det fullständiga innehållet i avtalen. Om en organisations befogenheter *tillfälligt återkallas skall* Transportstyrelsen utan dröjsmål underrätta kommissionen och övriga medlemsstater i gemenskapen om detta. Transportstyrelsen *skall* även utöva den tillsyn som anges i *artikel 11* och vidta de åtgärder som avses i *artikel 12 i direktiv 94/57/EG*.

Transportstyrelsen *ska* i styrelsens författningssamling tillkännage med vilka organisationer som avtal har träffats och upplysa Europeiska kommissionen om det fullständiga innehållet i avtalen. Om en organisations befogenheter *tillfälligt dras in eller återkallas ska* Transportstyrelsen utan dröjsmål underrätta kommissionen och övriga medlemsstater i gemenskapen om detta. Transportstyrelsen *ska* även utöva den tillsyn som anges i *artikel 9* och vidta de åtgärder som avses i *artikel 10 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*.

## 3 §

Under förutsättning att det finns ett behov av ett sådant avtal som avses i 2 § första

Under förutsättning att det finns ett behov av ett sådant avtal som avses i 2 § första



stycket, får Transportstyrelsen inte vägra att träffa ett sådant om *bestämmelserna i artiklarna 5.3, 6 och 11 i direktiv 94/57/EG följs.*

stycket, får Transportstyrelsen inte vägra att träffa ett sådant om *inte annat följer av bestämmelserna i artiklarna 4.2, 5 och 9 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.*

Ett sådant avtal som avses i 2 § första stycket *skall* uppfylla de krav och innehålla de uppgifter som följer av *artiklarna 6.2 och 6.3 i direktiv 94/57/EG.* Avtalet *skall* innehålla bestämmelser om återkallande av det uppdrag som lämnas till organisationen, och om organisationens övriga skyldigheter enligt *direktivet.*

#### 4 §

Ett sådant avtal som avses i 2 § första stycket *ska* uppfylla de krav och innehålla de uppgifter som följer av *artiklarna 5.2 och 5.3 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.* Avtalet *ska* innehålla bestämmelser om *tillfälligt indragande eller återkallande* av det uppdrag som lämnas till organisationen, och om organisationens skyldigheter enligt *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.* Avtalet *ska vidare innehålla bestämmelse om att Transportstyrelsen ska godkänna utfärdan-*

*det av dispenscertifikat om ett fartyg avviker från det regelverk som ska tillämpas enligt avtalet.*

---

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

# Författningsförslag – olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod

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

Härigenom föreskrivs i fråga om offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) att det ska införas sex nya paragrafer, 17 kap. 6 a §, 17 kap. 7–8 §§, samt 32 kap. 8 a–c §§ av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **17 kap.**

#### *6 a §*

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

*Sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen, om en annan medlemsstat begär det.*

*I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst fyrtio år.*

#### *7 §*

*Sekretess gäller i Statens haverikommissions verksamhet för uppgift i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt 2 § 2. andra stycket i lagen, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att undersökningen skadas, eller utan fara för att Statens haverikommissions verksamhet skadas. Sekretessen gäller inte uppgifter som upptas i slutlig rapport om undersökningen enligt 13 § i förordning (1990:717) om undersökning av olyckor.*

*Sekretessen gäller för uppgift i annan verksamhet hos myndighet för att biträda Statens haveri-*

*kommission i sådan undersökning som angetts i första stycket.*

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

#### 8 §

*Får en myndighet en uppgift som omfattas av sekretess enligt 7 § från Statens haverikommission, blir 7 § tillämplig på uppgiften också hos den mottagande myndigheten.*

### 32 kap.

#### 8 a §

*Sekretess gäller i Statens haverikommissions verksamhet för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt 2 § 2. andra stycket i lagen, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men. Sekretessen gäller inte uppgifter som upptas i slutlig rapport om undersökningen enligt 13 § i förordning (1990:717) om undersökning av olyckor.*

*Sekretessen gäller för uppgift om sådana förhållanden i annan verksamhet hos myndighet för att*

*biträda Statens haverikommission i sådan undersökning som angetts i första stycket.*

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

#### *8 b §*

*Sekretess gäller hos Statens haverikommission för uppgift som lämnats av enskild och för enskild uppgiftslämnarens identitet i en undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor eller förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt 2 § 2. andra stycket i lagen, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs.*

*I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.*

#### *8 c §*

*Får en myndighet en uppgift som omfattas av sekretess enligt 8 a och b §§ från Statens haverikommission, blir 8 a och b §§ tillämpliga på uppgiften också hos den mottagande myndigheten.*

---

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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

Härigenom föreskrivs att i fråga om sjölagen (1994:1009)

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

*dels* att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 18 kap. 5 a § och 20 kap. 11 a §, samt ny rubrik närmast före förstnämnda paragraf, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 kap.

#### 14 §

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

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

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

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

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

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

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

6. när fartyget har övergetts i sjön,

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

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

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

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

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap.

## 18 kap.

<p>Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning</p>	<p>Om dagböcker, <i>bevarande av bevis</i>, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning</p>
---	--

*Bevarande av bevis vid sjöolycka*

### 5 a §

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

1. sjökort
2. dagböcker
3. elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivarsystem och annan elektronisk utrustning
4. annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökningen av olyckan.

*Materialet får inte undanhållas, förstöras, ändras eller manipuleras. Materialet ska bevaras till dess myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet har avslutat sin undersökning. För dagböcker och på teknisk väg gjorda upppteckningar om ett fartygs navigering och gången av*



*dess maskineri gäller härutöver vad som sägs i 5 §.*

**20 kap.**

*11 a §*

*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 18 kap. 5 a § döms till böter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken. I ringa fall skall dock inte dömas till straff.*

---

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

### 3 Förslag till lag om ändring i lag (1990:712) om undersökning av olyckor

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

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

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

#### *Nuvarande lydelse*

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

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

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

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

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

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

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

b) fartyget eller egendom som

#### *Föreslagen lydelse*

#### 2 §

Olyckor av allvarlig art som omfattas av regler om undersökning enligt denna lag är följande.

1. *Luftfartsolyckor*: Olyckor som ska undersökas är sådana olyckor som vid användningen av luftfartyg har medfört att

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

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

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

2. *Sjöolyckor*: Olyckor till följd av en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg, där

a) olyckor som ska undersökas

*inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller*

*c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,*

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

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

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

*4. vägtrafikolyckor och andra allvarliga olyckor:* Andra olyckor än som avses i 1–3, om

*är – en mycket allvarlig sjöolycka samt en olycka som likställs härmed, och*

*b) olyckor som får undersökas är – en allvarlig sjöolycka samt annan sjöolycka.*

*Vid en allvarlig sjöolycka ska en preliminär bedömning göras i syfte att utreda om en undersökning enligt denna lag ska inledas eller inte.*

*Vid en preliminär bedömning och vid en bedömning om en utredning angående annan sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska inledas eller inte, ska beaktas i vilken mån utredningens resultat kan förhindra framtida olyckor eller tillbud.*

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

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

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

*4. Vägtrafikolyckor och andra allvarliga olyckor:* Andra olyckor än som avses i 1–3, ska

de har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller

b) omfattande skador har uppkommit på egendomen eller i miljön.

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

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

*undersökas* om de har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller

b) omfattande skador har uppkommit på egendomen eller i miljön.

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

*Tillbud till olyckor som avses i första stycket 2 (tillbud till sjöss) ska undersökas enligt denna lag om tillbudet skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs därmed.*

*Tillbud till sjöss får undersökas om tillbudet skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka.*

## 2 a §

*Med de sjöolyckor och tillbud till sjöss som anges i 2 § avses i denna lag följande.*

a) *Mycket allvarlig sjöolycka: en olycka som innebär att*

– fartyget har försvunnit,  
– en eller flera människor har  
avlidit, eller  
– allvarlig skada har upp-  
kommit på miljön.

Med mycket allvarlig sjö-  
olycka likställs att

– flera människor blivit  
allvarligt skadade,

– fartyget eller egendom som  
inte transporterats med fartyget  
har fått omfattande skador, eller

– fartyget har övergetts i sjön.

b) Allvarlig sjöolycka: en  
olycka som inte utgör en olycka  
enligt a) och där händelser såsom  
brand, explosion, kollision,  
grundstötning, skada på grund av  
hårt väder eller is, eller inträffad  
eller misstänkt skada på fartygets  
skrov, innebär att

– fartyget inte är i sådant skick  
att det uppfyller gällande  
säkerhetskrav, som innebär fara  
för att fartyget eller personer  
ombord skadas, eller utgör ett  
oskäligt hot mot miljön,

– skada har uppkommit på  
miljön, eller

– fartyget råkat ut för ett  
maskinhaveri som medfört behov  
av bogsering eller assistans från  
land.

Härutöver anses som en  
allvarlig sjöolycka även när en  
eller flera människor har för-  
svunnit från fartyget.

c) Annan sjöolycka: en  
mindre allvarlig sjöolycka som  
varken utgör en olycka enligt a)  
eller b).

*Tillbud till sjöss: en händelse eller flera händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av sådana fartyg som anges i 2 § 2 i denna lag, som inte utgör en sjöolycka, och där händelserna har utsatt eller, om händelserna inte undvikits, skulle ha utsatt fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.*

*Vad som ovan stadgats gäller bara under förutsättning att händelsen eller händelserna som förorsakat olyckan eller tillbudet inte orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, person eller miljön.*

## 4 §

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

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg *skall* göras även när olyckan eller tillbudet har inträffat utomlands, om annat inte följer av en interna-

En undersökning enligt denna lag *ska* göras i fråga om olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige.

1. *Sjöolyckor: Vad avser sjöolyckor och tillbud till sjöss i övrigt ska en sådan undersökning göras som*

*a) berör fartyg som för svensk flagg, eller*

*b) är av annat väsentligt intresse för Sverige.*

2. *Olyckor med luftfartyg:*

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud som berör ett svenskt luftfartyg *ska* göras även när olyckan eller tillbudet har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell

tionell överenskommelse som har biträttats av Sverige. Om olyckan eller tillbudet rör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte *skall* ha luftvärdighetsbevis, *skall* en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium olyckan eller tillbudet inträffade.

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

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

### 3. Olyckor med spårfordon:

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

### 4 b §

*Med annat väsentligt intresse i 4 § andra stycket 1 avses i denna lag*

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

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

*som omfattas av svensk jurisdiktion,*

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

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

## 7 §

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

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

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

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

*När en undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss genomförs ska den gemensamma metoden för utredning av sjöolyckor och tillbud enligt förordning EG nr XX/20XX följas.*



## 9 §

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

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

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

*Avseende sjöolycka eller tillbud till sjöss får, utöver vad som anges i första – tredje styckena, den myndighet som gör undersökningen även ta del av och granska*

*– relevant information och registrerade data, innefattande data från färdskrivare, avseende fartyg, resa, last, besättning eller andra personer, föremål, förhållanden eller omständigheter,*

*– resultat från undersökning av eller provtagning från omkomnas kroppar,*

*– resultat och prover tagna från undersökning av personer inblandade i driften av fartyget, eller annan i detta sammanhang berörd person.*

## 12 a §

*De förutsättningar som anges angående undersökning av en olycka i 7–12 §§ ska även gälla vid en sådan preliminär bedömning som ska göras vid en allvarlig sjöolycka enligt 2 § 2.*

*andra stycket.*

---

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

#### 4 Förslag till förordning om ändring i förordning (1990:717) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

*dels* att 3 §, 8 §, 13 § samt rubriken närmast före denna paragraf, 15 § och 17 §, ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas fem nya paragrafer 1 a §, 2 b § och 8 c–e §§ av följande lydelse.

##### *Nuvarande lydelse*

##### *Föreslagen lydelse*

###### *1 a §*

*Undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och denna förordning utgör en sådan säkerhetsutredning som anges i artikel 4 i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG.*

###### *2 b §*

*Statens haverikommission får inte överlåta åt någon annan svensk myndighet att göra undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss.*

*Statens haverikommission får inte heller överlåta åt någon annan svensk myndighet att göra sådan preliminär bedömning enligt 2 § 2. andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor eller annat avgörande om en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska genomföras eller inte.*

## 3 §

Olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ska ändå undersökas enligt lagen, om det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökningen gör.

Undersökningen görs av

1. Transportstyrelsen, när det gäller olyckor och tillbud som berör vägtrafiken, annan luftfart än militär luftfart *eller annan sjöfart än militär sjöfart*.

2. Försvarmakten, när det gäller olyckor och tillbud som berör den militära luft- eller sjöfarten.

3. Statens haverikommission, när det gäller olyckor och tillbud som inte berör vägtrafiken, luftfarten *eller sjöfarten*.

Statens haverikommission har rätt att undersöka olyckor och tillbud som avses i andra stycket 1 och 2, om det finns särskilda skäl.

Olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ska ändå undersökas enligt lagen, om det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökningen gör.

Undersökningen görs av

1. Transportstyrelsen, när det gäller olyckor och tillbud som berör vägtrafiken *eller* annan luftfart än militär luftfart.

2. Försvarmakten, när det gäller olyckor och tillbud som berör den militära luft- eller sjöfarten.

3. Statens haverikommission, när det gäller olyckor och tillbud som inte berör vägtrafiken *eller* luftfarten.

Statens haverikommission har rätt att undersöka olyckor och tillbud som avses i andra stycket 1 och 2, om det finns särskilda skäl.

## 8 §

## 1. Luftfart

I fråga om underrättelser till utländska myndigheter och internationella organisationer om undersökning av en olycka eller ett tillbud som berör ett luftfartyg samt sådana myndigheters och organisationers medverkan vid undersökningarna *skall* Statens haverikommission beakta 15 § samt sådana bestämmelser i 1944 års

I fråga om underrättelser till utländska myndigheter och internationella organisationer om undersökning av en olycka eller ett tillbud som berör ett luftfartyg samt sådana myndigheters och organisationers medverkan vid undersökningarna *ska* Statens haverikommission beakta 15 § samt sådana bestämmelser i 1944 års

Chicagokonvention om den civila luftfarten som är bindande för Sverige och, om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt, även andra bestämmelser i konventionen.

Om en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg *skall* undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, *skall* Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta den av Internationella sjöfartsorganisationen den 27 november 1997 antagna resolutionen A. 849(20) (koden för utredning av sjöolyckor), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Chicagokonvention om den civila luftfarten som är bindande för Sverige och, om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt, även andra bestämmelser i konventionen.

## 2. Sjöfart

Om en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg *ska* undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, *ska* Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta den av Internationella sjöfartsorganisationen den 16 maj 2008 antagna resolutionen MSC. 255(84) (koden för utredning av sjöolyckor), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

*Varje sjöolycka eller tillbud till sjöss ska som huvudregel vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat i den Europeiska unionen.*

*Statens haverikommission får, efter överenskommelse med berörda stater, utan att det påverkar Sveriges skyldigheter enligt Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG och internationell rätt, överlåta ledningen av en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller särskilda uppgifter som rör undersökningens genomförande, till*

*– en annan medlemsstat i den Europeiska unionen, eller*

– ett berört tredjeland som omfattas av koden för utredning av sjöolyckor och som är en flaggstat, kuststat eller en stat med annat väsentligt intresse.

Vid en undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss ska annan medlemsstat i den Europeiska unionen med väsentligt intresse ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som Statens haverikommission, samt ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad av haverikommissionen.

Tredjeland med väsentligt intresse ska, i den utsträckning det är möjligt, tillåtas medverka i undersökningen.

Ett samarbete med ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka kraven på Statens haverikommissions rapportering enligt 13 §.

Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som berör svenska intressen, kan Statens haverikommission besluta att inte genomföra en parallell undersökning, allt under förutsättning att undersökningen som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med koden för utredning av sjöolyckor.

8 c §

Statens haverikommission ska delta i den permanenta samarbetsstruktur som anges i artikel 10 i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG.

*8 d §*

*Vid undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss som inbegriper fler än en medlemsstat i den Europeiska unionen ska Statens haverikommission enbart stå för de kostnader som uppkommit i Sverige.*

*Om det vid en sådan undersökning begärs bistånd från en medlemsstat i den Europeiska unionen som inte deltar i undersökningen, ska de berörda medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnader som uppstår.*

*8 e §*

*Vid samarbete med annat land i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöss får Statens haverikommission ingå avtal med behörig myndighet i det landet angående villkor för hantering av utredningsmaterial och annan information som överlämnas från Statens haverikommission till den behöriga myndigheten.*

**Rapport om undersökningen****Tidpunkter för och rapporter om undersökningen****13 §**

Statens haverikommission skall slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet samt upprätta en rapport med redogörelse för undersökningen och utlåtande i de avseenden

Statens haverikommission ska slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet.

*Vid sjöolyckor ska undersökningen inledas snarast möjligt och senast två månader efter olyckan*

som anges i 6 § lagen (1990:712) eller tillbudet.  
om undersökning av olyckor.

*Statens haverikommission ska om möjligt inom tiden enligt första stycket upprätta en rapport med redogörelse för undersökningen och utlåtande i de avseenden som anges i 6 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.*

*För sjöolyckor och tillbud till sjöss gäller att följande uppgifter ska upptas i slutrapporten endast om det är väsentligt för analysen av olyckan eller tillbudet till sjöss:*

*1. förhörsuppgifter som inhämtats för olycksutredningens ändamål;*

*2. inhämtad kommunikation mellan personer rörande fartygets drift och framförande;*

*3. medicinsk eller personlig information avseende personer berörda av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss;*

*4. redogörelse för analys av information, bevismaterial eller andra uppgifter som inhämtats under en sjöolycksundersökning;*

*5. information från färdskrivarsystem.*

I rapporter som tas fram med anledning av tillbud skall inblandade personers namn inte anges.

I rapporter som tas fram med anledning av tillbud ska inblandade personers namn inte anges.

*Utöver ovan nämnda allmänna regler gäller följande vid sjöolyckor respektive järnvägsolyckor.*



### 1. Sjöolyckor

Statens haverikommission ska upprätta en rapport antingen i enlighet med en av haverikommissionen framtagna mall som innehåller relevanta avsnitt av bilaga I till Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG (slutrapport), eller som en förenklad rapport. Rapporten ska, oavsett utformning, offentliggöras för allmänheten.

Statens haverikommission bör lämna en slutrapport senast tolv månader från dagen för olyckan. Om en sådan rapport inte är färdigställd inom denna tid ska inom samma tidpunkt istället en delrapport offentliggöras.

Statens haverikommission får besluta att lämna en förenklad rapport där undersökningen 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.

Om Statens haverikommission beslutar att inte genomföra en undersökning av en sjöolycka eller tillbud till sjöss, ska haverikommissionen ange skälen för sitt beslut och göra en anmälan till Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 17.3 och bilaga II i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG.

Statens haverikommission ska även i övriga delar angående sjöolyckor och tillbud till sjöss ansvara för inrapportering av

En rapport om en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka *skall* utformas på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för resultatets betydelse samt, i så stor utsträckning som möjligt, struktureras i enlighet med vad som fastställs i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet). Rapporten *skall*, i tillämpliga fall, innehålla säkerhetsrekommendationer som *skall* riktas till tillsynsmyndigheten och, om det behövs, till andra organ eller myndigheter eller till en annan stat inom EES eller till Schweiz. Tillsynsmyndigheten och den som enligt 7 § *skall* underrättas om inträffad järnvägsolycka, *skall* ges möjlighet att yttra sig över informationen i utkastet till rapport.

*uppgifter till kommissionen.*

## 2. Järnvägsolyckor

En rapport om en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka *ska* utformas på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för resultatets betydelse samt, i så stor utsträckning som möjligt, struktureras i enlighet med vad som fastställs i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet). Rapporten *ska*, i tillämpliga fall, innehålla säkerhetsrekommendationer som *ska* riktas till tillsynsmyndigheten och, om det behövs, till andra organ eller myndigheter eller till en annan stat inom EES eller till Schweiz. Tillsynsmyndigheten och den som enligt 7 § *ska* underrättas om inträffad järnvägsolycka, *ska* ges möjlighet att yttra sig över informationen i utkastet till rapport.

## 15 §

Om det inte strider mot lag, *skall* en kopia av rapporten sändas till de myndigheter och organisationer som med stöd av 8 § första stycket har getts tillfälle att närvara vid undersökningen, samt till Europeiska gemenskapernas kommission. Skulle översändandet av en sådan kopia strida mot lag *skall* i stället ytterligare en rapport tas fram utan de uppgifter som inte får översändas och sändas till Europeiska gemenskapernas kommission.

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett danskt, finskt eller norskt fartyg (eller luftfartyg,) *skall* en kopia av rapporten sändas till säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg som är registrerat i en annan stat än som anges i andra stycket och om undersökningen har begärts av en myndighet i den andra staten, *skall* rapporten överlämnas till den myndigheten genom Regeringskansliets (Utrikesdepartementets) försorg.

Om det inte strider mot lag, *ska* en kopia av rapporten sändas till de myndigheter och organisationer som med stöd av 8 § första stycket har getts tillfälle att närvara vid undersökningen, samt till Europeiska gemenskapernas kommission. Skulle översändandet av en sådan kopia strida mot lag *ska* i stället ytterligare en rapport tas fram utan de uppgifter som inte får översändas och sändas till Europeiska gemenskapernas kommission.

*Om undersökningen avser en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska Statens haverikommission skicka en kopia av upprättad slutrapport, förenklad rapport eller delrapport enligt 13 § till kommissionen.*

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett danskt, finskt eller norskt fartyg eller luftfartyg, *ska* en kopia av rapporten sändas till säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg som är registrerat i en annan stat än som anges i andra stycket och om undersökningen har begärts av en myndighet i den andra staten, *ska* rapporten överlämnas till den myndigheten genom Regeringskansliets (Utrikesdepartementets) försorg.

## 17 §

Om det behövs för att undvika liknande händelser som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, *skall* Statens haverikommission, innan undersökningen avslutas och rapporten är färdig, göra en anmälan till den myndighet som avses i 14 § första stycket. Uppgift om en sådan anmälan skall tas in i rapporten.

Om det behövs för att undvika liknande händelser som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, *ska* Statens haverikommission, innan undersökningen avslutas och rapporten är färdig, göra en anmälan till den myndighet som avses i 14 § första stycket. Uppgift om en sådan anmälan skall tas in i rapporten.

*Angående sjöolyckor och tillbud till sjöss ska Statens haverikommission även, i de fall haverikommissionen bedömer det som lämpligt, göra en sådan anmälan eller lämna en säkerhetsrekommendation till utländsk myndighet, samt till andra som bäst kan omsätta rekommendationen i praktiken.*

*Angående sjöolyckor och tillbud till sjöss ska Statens haverikommission, om den anser att det krävs ett snabbt ingripande på gemenskapsnivå för att förebygga uppkomsten av nya olyckor, lämna en förvarning till Europeiska kommissionen.*

Om *Haverikommissionen* i en sådan rapport eller anmälan föreslår att åtgärder vidtas för att undvika liknande olyckor eller tillbud som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, *skall* myndigheten underrätta *Haverikommissionen* om sin

Om *haverikommissionen* i en sådan rapport eller anmälan föreslår att åtgärder vidtas för att undvika liknande olyckor eller tillbud som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, *ska* myndigheten underrätta *haverikommissionen* om sin inställning

inställning till de föreslagna åtgärderna. till de föreslagna åtgärderna.

En säkerhetsrekommendation *skall* utformas på sådant sätt att den inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar i samband med en olycka eller tillbud.

En säkerhetsrekommendation *ska* utformas på sådant sätt att den inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar i samband med en olycka eller tillbud.

---

Denna förordning träder i kraft den 17 juni 2011.

# 1 Utredningens uppdrag och arbete

## 1.1 Uppdraget

Utredningen har fått i uppdrag att föreslå hur följande fem EU-direktiv ska införlivas i svensk rätt:

- 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),
- 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontroll-direktivet),
- 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),
- 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet), samt
- 2009/21/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet).

Vidare har utredningen fått i uppdrag att föreslå hur den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod avseende internationella standarder 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. Slutligen har utredaren ålagts att se över om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför

inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen) behöver kompletteras med nationella föreskrifter.

Genom tilläggsdirektiv från regeringen har beslutats att utredningen i fråga om direktiv 2009/16/EG och direktiv 2009/17/EG samt därtill relaterade frågor ska lämna in ett delbetänkande senast den 15 november 2009, medan övriga delar i utredningens uppdrag ska redovisas senast den 31 mars 2010.

I det här slutbetänkandet redovisas den del av uppdraget som rör direktiv 2009/15/EG (klassdirektivet) och direktiv 2009/18/EG (olycksutredningsdirektivet). Dessutom behandlas förordning (EG) nr 391/2009 (klassförordningen) och IMO:s olycksutredningskod.

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 till hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras.

Förslag till sådana författningsförslag 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.

Utredaren ska under arbetet samråda med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Tullverket samt övriga berörda myndigheter och organisationer. Vidare ska utredaren samråda med Statskontoret som har regeringens uppdrag att analysera Statens haverikommissions verksamhet och finansiering (Fö2009/477/SSK).

Regeringens direktiv (dir. 2009:42) och tilläggsdirektiv (dir. 2009:78) återges i sin helhet i *bilaga 1* och *2*.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningen höll sitt första sammanträde den 10 juni 2009 och har därefter hållit tolv sammanträden, varav två i internatform.

Det samråd som utredningen är ålagd att ha med ovan nämnda uppräknade myndigheter har skett genom utredningens experter, vilka i sin tur har uppmanats att förankra sina ståndpunkter i sina respektive myndigheter.

Arbetet har bedrivits i nära samarbete med sakkunniga och experter, både vid de sammanträden som hållits och vid kontakter däremellan.

Sekretariatet har deltagit i ett seminarium om införlivandet i nationell rätt av direktiven i tredje sjösäkerhetspaketet, som Europeiska kommissionen anordnat.

Sekretariatet har även deltagit vid ett remissmöte på Försvarsdepartementet med anledning av Statskontorets rapport (2009:22), *Statens haverikommissions verksamhet – inriktning, omfattning, finansiering*.

Arbetet är härmed avslutat.



## 2 Historisk bakgrund

Fartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust år 1999 orsakade stora oljeutsläpp. Olyckan ledde till att EU påskyndade sitt arbete för att utarbeta en europeisk sjösäkerhetspolitik. Tre månader efter olyckan antog kommissionen ett meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss. I meddelandet fanns förslag till konkreta åtgärder för att förhindra att liknande olyckor skulle kunna hända igen. Kommissionen föreslog reglering av tre huvudområden i en första omgång (det s.k. ERIKA I-paketet): utvidgad hamnstatskontroll, skärpt kontroll av klassificeringssällskap samt utfasning av tankfartyg med enkelskrov. Dessa åtgärder ledde fram till tre rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll),
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, samt
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94.

Det andra åtgärds paketet, ERIKA II-paketet, som hade till syfte att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss, presenterades den 6 december 2000. Åtgärderna avsåg tre områden, nämligen övervakning, kontroll och information på sjösäkerhetsområdet, upprättande av en ersättningsfond för skador till följd av oljeföroreningar i europeiska vatten samt inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå som ska stödja kommissionen och medlemsstaterna med tillämpningen av EG-lagstiftningen på området och utvärdera verksamhetens resultat. Paketet omfattade ett förslag till direktiv och två förslag till förordning. Förslaget till förordning om upprättande av en ersättningsfond för skador på grund av oljeföroreningar ledde inte till någon lagstiftning. Kommissionens initiativ har resulterat i beslut om följande direktiv och förordning:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, samt
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå.

Den 19 november 2002 inträffade ytterligare en svår fartygsolycka då oljetankern *Prestige* sjönk utanför den spanska kusten. Händelsen medförde att sjösäkerhetsarbetet inom EU ytterligare drevs framåt. Det tredje åtgärds paketet, ERIKA III-paketet, innehöll både förslag till nya rättsakter och förslag till ändring i tidigare rättsakter. Förslagen har behandlats i såväl rådet som i Europaparlamentet. Efter ett förlikningssammanträde hösten 2008 mellan kommissionen, rådet och parlamentet kunde rättsakter om fullgörande av flaggstatsförpliktelser, utredning av olyckor, ersättning till passagerare vid olyckor, fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter, informations- och övervakningsfrågor, klassificeringssällskap samt om hamnstatskontroll beslutas. De rättsakter som beslutats är:

- 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,

- Europarådets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen,
- 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,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser,
- 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, samt
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

ERIKA III-paketet har härefter kommit att kallas Tredje sjösäkerhetspaketet.

## 3 Klassdirektivet och klassförordningen

### 3.1 Uppdraget

Utredningens uppdrag såvitt avser 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 (klassdirektivet) är att föreslå hur det kan genomföras i svensk rätt. Utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med direktivets och IMO:s, i detta fall rekommenderande, regelverk och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande av direktivet i svensk rätt. Utredaren ska också se över om 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 (klassförordningen) behöver kompletteras med nationella föreskrifter.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av direktivets och IMO:s regler bör utredaren lämna förslag på hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras. Förslag till sådana författningsändringar som utredaren anser nödvändiga för att åstadkomma önskad effektivisering ska redovisas.

### 3.2 En kort historik

Klassificeringssällskap är i dag organisationer, som fastställer och tillämpar standarder gällande konstruktion, byggnad, underhåll och tillsyn av marina anläggningar innefattande fartyg och offshore-

installationer. En stor majoritet av fartyg byggs och blir föremål för tillsyn enligt standarder, som beslutats av klassificeringssällskap. Enligt SOLAS-konventionen kapitel II-1 Part A-1 regel 3-1 ska ett fartyg, för vilket konventionen gäller, vara konstruerat, byggt och underhållet i enlighet med de strukturella, mekaniska och el-installationskrav, som ställs upp av ett klassificeringssällskap, som är erkänt av fartygets flaggstat. Enligt bilaga 1 kapitel 1 regel 1 i lastlinjekonventionen ska ett fartygs flaggstat förvissa sig om att skrovets strukturella styrka är tillräcklig för det fribord fartyget medges; ett fartyg ska anses ha sådan styrka, enligt regeln, om det är byggt enligt krav, som ställts upp av ett klassificeringssällskap, erkänt av flaggstaten.

Klassificeringssällskapen, som är juridiska personer, har en mycket stor betydelse för sjösäkerheten. Det klassificeringssällskapens traditionella verksamhet omfattar, dvs. att besluta regler för konstruktion och byggnad av fartygs skrov, maskin och elektriska installationer i fartyg samt tillsyn över efterlevnaden av dessa regler, omfattas inte, med vissa mindre undantag, av flaggstaternas regelverk för sjösäkerheten.

Bakgrunden till detta förhållande får sökas i 1700-talets andra hälft i London. Där och då fanns en marknad för försäkring av fartyg. För att försäkringsgivarna, som normalt uppehöll sig på Lloyd's kafé, skulle få en bättre grund för sina bedömningar av risken förenad med försäkringen av ett fartyg utarbetades ett system för oberoende kontroll av fartygens skrov och utrustning. 1760 bildades en kommitté, som utvecklade detta system. Den kommittén är grunden till ett av de i dag stora klassificeringssällskapen, Lloyd's Register. Man strävade efter en årlig inspektion av fartygen. Skrovets kondition liksom utrustningen betygsattes enligt ett visst system.

Tanken med en klassificering av fartyg spreds internationellt och under 1800-talet och även in på 1900-talet bildades ett antal klassificeringssällskap runt om i världen. Det finns i dag ca 50 klassificeringssällskap. Många är nationella sällskap och kvaliteten på deras arbete varierar avsevärt. De tio största sällskapen, som är internationellt verksamma, samarbetar i en organisation, som heter International Association of Classification Societies (IACS). Sällskapen är:

- American Bureau of Shipping (ABS),
- Bureau Veritas (BV),

- China Classification Society (CCS),
- Det Norske Veritas (DNV),
- Germanischer Lloyd (GL),
- Korean Register of Shipping (KR),
- Lloyd's Register (LR),
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) (NK),
- Registro Italiano Navale (RINA) och
- Russian Register of Shipping (RS).

Dessutom finns ett associerat sällskap, som inte är fullvärdig medlem, nämligen Indian Register of Shipping (IRS).

Inom EU är samtliga dessa klassificeringssällskap, med undantag för IRS, erkända. Dessutom har EU givit begränsade erkännanden till det grekiska sällskapet Hellenic Register of Shipping (HR), det portugisiska sällskapet Registro Internacional Naval (RINAVE), som helt ägs av BV, och Polish Register of Shipping (PR).

De regler, som sällskapen har, har tagits fram på grundval av stor erfarenhet, och efter omfattande forskning och arbete. Reglerna skiljer sig åt från sällskap till sällskap men deras sakliga innehåll överensstämmer tämligen väl; det är fråga om tillämpade ingenjörskunskaper. Inom IACS tar man, när så behövs fram Unified Requirements (UR), dvs. krav avseende ett visst förhållande på ett fartyg som man är enig om. Ett av de viktigaste UR är Common Structural Rules for Tankers and Bulk Carriers, som är regler för skrovkonstruktionen på tank- och bulkfartyg, som alla IACS medlemmar måste följa.

Klassificeringssällskapens huvuduppgift är alltså fartygs skrov, maskin- och elinstallationer. De säkerhetsregler, som flaggstaterna beslutar i IMO t.ex. i form av SOLAS- och MARPOL-konventionerna, faller utanför klassificeringssällskapens traditionella arbetsområde. De regler, som flaggstaterna inom ramen för IMO-arbetet beslutar, rör t.ex. regler – inom sjösäkerhetsområdet – för fartygs stabilitet, skydd mot brand, livräddningsutrustning, radiofrågor, sjöfartsskydd och – inom miljöområdet – krav på olje- och kemikalietankfartyg för att minska risken för utsläpp av skadliga ämnen till vattnet. IMO:s regelverk är omfattande.

Klassificeringssällskapen har till sina traditionella regelverk också lagt in SOLAS- och MARPOL-reglerna, i den mån dessa gäller fartygets byggnad eller utrustning. Skälet till detta är att många flaggstater, som enligt de nämnda konventionerna har en

skyldighet att utöva tillsyn över efterlevnaden av dem på sina fartyg, delegerar tillsynen till klassificeringssällskap, som staten erkänt. Klassificeringssällskapen genomför därefter tillsyn av fartyg för flaggstatens räkning och utfärdar certifikat på flaggstatens vägnar. Delegation kan ske till Recognized Organizations (RO:s). För att betraktas som en RO måste sällskapet ifråga motsvara vissa krav, som ställts upp av IMO (resolutionerna A.739(18) och A.789(19)).

Det förhållandet att klassificeringssällskapen inlemmat ett antal IMO-regelverk i sina egna regler har lett till att sällskapen inom IACS också utarbetar s.k. Unified Interpretations (UI) i många fall då en konvention rörande ett visst förhållande på ett fartyg säger att detta skall vara ”to the satisfaction of the Administration”. Om ett sällskap utför flaggstatstillsyn på uppdrag kan det, om flaggstaten inte ger andra besked, tillämpa UI. Dessa föreläggs alltid IMO men brukar sällan föranleda kommentarer från medlemsstaterna.

Sverige har, hitintills, delegerat en viss del av flaggstatstillsynen av svenska fartyg till fem klassificeringssällskap, nämligen ABS, GL, DNV, BV och LR. Svenska redare använder dessa sällskap för klassning av sina fartyg. Den svenska delegationen är i dag mindre omfattande än vad den är i de flesta flaggstater.

### **3.3 Diskussion kring klassificeringssällskapens olika uppgifter**

Som sagts i föregående avsnitt är klassificeringssällskapens huvudsakliga uppgift att skriva regler, s.k. klassregler, för konstruktionen av fartyg och maskin och elinstallationer i dem och utöva tillsyn över efterlevnaden av reglerna. Detta senare sker dels i samband med att fartyget byggs och därefter periodiskt under fartygets levnad, allt för att kontrollera att fartyget uppfyller och fortsätter att uppfylla kraven för den s.k. klass fartyget ska ha. När ett fartyg får klass innebär det att det uppfyller klassificeringssällskapets regler när det gäller skrovstyrka, motorinstallationer, drivlina och elinstallationer. Olika krav ställs på fartyg beroende på för vilka laster de är avsedda, fartområde, isförstärkning m.m.

Skälet till att vi har klassificeringssällskap är historiskt; klassificeringssällskapen fanns innan statliga sjösäkerhetsmyndigheter bildades. De förutsätts finnas och fullgöra sina

funktioner enligt både SOLAS- och lastlinjekonventionerna och sjöförsäkringsgivare kräver vanligtvis certifikat från ett klassificeringssällskap för att teckna försäkringar.

Som nämnts ovan är det inte ovanligt att flaggstater i praktiken delegerar hela sitt tillsynsansvar av sina fartyg till klassificeringssällskap. Dessa har då tillsyn över dels efterlevnaden av sällskapets egna regler för konstruktion av fartyget och maskin- och elinstallationer i det, dels de i nationell lagstiftning omsatta IMO-regelverken. Den senare tillsynen utförs genom s.k. ”statutory surveys”, vilket kan översättas med lagstadgade besiktningar, som, om fartyget går igenom tillsynen, resulterar i föreskrivna certifikat (statutory certificates). Den tillsyn sällskapen utövar uppfattas ofta som sällskapets tillsyn men formellt är den enbart det när det gäller skrov, maskin och elinstallationer; den övriga tillsynen sker på uppdrag av flaggstaten enligt dess i nationell lagstiftning omsatta IMO-bestämmelser. Certifikaten efter denna tillsyn utfärdas av klassificeringssällskapen på flaggstatens uppdrag medan sällskapen utfärdar sina egna klasscertifikat (class certificates) efter tillsyn av efterlevnaden av sina egna regler.

Distinktionen mellan tillämpningen av de två grupperna av regler är inte oviktig. Flaggstaterna, i alla fall de utvecklade flaggstaterna, har den tekniska och operativa kompetensen för att kunna tillämpa IMO:s regler. Mycket få flaggstater, om ens någon, har dock kompetens eller, framförallt, resurser för att skriva och tillämpa sådana regelverk som klassificeringssällskapen har. Skälet till att den uppdelning, som råder, finns är, som förklarades inledningsvis, historisk; ”marknaden” hade ett behov av bedömning av säkerheten hos fartyg och skapade själv, med början under senare halvan av 1700-talet, ett system för detta. Därefter har de internationella regelverk, som i dag beslutas av flaggstater i IMO utvecklats.

I dag pågår en utveckling i IMO mot s.k. Goal Based Standards (GBS), målbaserade standarder. GBS är tänkta att i framtiden vara vad som kallas ”regler för regler”, inte regler för fartyg, som ska gälla även för klassificeringssällskapen när de tar fram sina regelverk. Sällskapen ska visa att deras nya regler leder till att fartyg kommer att leva upp till en viss säkerhetsnivå föreskriven i GBS. Skapandet av en fullständig uppsättning GBS kommer att ta viss tid, eftersom det är komplicerat och inte okontroversiellt, men det kommer, om man lyckas med det, vara en flaggstaternas övergripande reglering av klassificeringssällskapen. Distinktionen



mellan klassificeringssällskapens uppdrag och flaggstaternas uppdrag kommer att vara oförändrad en tid.

Om man emellertid läser klassdirektivet och klassförordningen görs inte denna distinktion. I artikel 1 i förordningen sägs:

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.

Artikel 1 i direktivet lyder:

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.

Med internationella konventioner avses i båda rättsakterna SOLAS-, MARPOL- och lastlinjekonventionerna.

I direktivets artikel 11.3 sägs:

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.

Vad som egentligen avses med denna bestämmelse är oklart. "Organisationens regler och förfaranden" kan egentligen inte förstås som annat än det regelverk för konstruktion av fartyg och maskin- och elinstallationer i fartyg samt tillsynen över efterlevnaden av dessa. De regler organisationen ska tillämpa, när den på en flaggstats vägnar utför tillsyn enligt de internationella konventionerna är dessas bestämmelser, överförda till nationell lagstiftning i enlighet med folkrättens krav, alltså inte sina egna regler. Om man dessutom läser denna artikel mot artikel 1 i direktivet och förordningen där det sägs att rättsakterna omfattar utarbetandet och genomförandet av säkerhetskrav för skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer på fartyg framstår den

ovannämnda tolkningen av artikel 11.3 som riktig. Problemet är bara det att ingen europeisk flaggstat, inte heller Sverige, har kompetens eller resurser att göra detta, och det finns ingen möjlighet eller anledning att bygga upp sådana.

Utredningen gör den bedömningen att för medlemsstaternas del kan direktivet och förordningen inte betyda annat än att de reglerar klassificeringssällskapens arbete med att på en flaggstats vägnar kontrollera att fartyg uppfyller de internationella konventionernas regler och att på flaggstatens vägnar utfärda certifikat. Denna tolkning utesluter inte på något sätt att en flaggstat vid byggandet av ett fartyg eller vid periodisk tillsyn av det underkänner ett klassificeringssällskaps bedömningar av hur deras eget regelverk ska tolkas och tillämpas. Det är flaggstatens suveräna rätt, som ansvarig för fartyg som för dess flagg. För svensk del har denna rätt utnyttjats vid ett par tillfällen t.ex. när klassificeringssällskap har accepterat svetsningar i skrovet, som på sin tid Sjöfartsinspektionen ansåg vara felaktigt utförda.

### 3.4 Bakgrund klassdirektivet och klassförordningen

Klassdirektivet och klassförordningen är resultatet av omarbetningar av tidigare direktiv på området.

Det ursprungliga direktivet om klassificeringssällskap är 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. Under arbetet med att ta fram det direktivet betonades vikten av att klassificeringssällskapen inte ska skilja sig åt i fråga om kvalitet eller kvalifikationer, liksom att sällskapens resultat inte får skilja sig åt väsentligt från varandra. Genom direktivet slog EG fast regler för erkännande av vissa organisationer på EG-nivå i enlighet med harmoniserade kriterier. Direktivet syftade till att de internationella konventionerna skulle tillämpas striktare och enhetligare inom EG.

Direktiv 94/57/EG fastställde minimikriterier som en organisation måste uppfylla för att bli erkänd. En organisation som blivit erkänd i en medlemsstat skulle sedan ha rätt att tillhandahålla sina tjänster inom samtliga medlemsstater. En medlemsstat skulle dock inte vara skyldig att erkänna fler organisationer än vad den objektivt sett hade behov av. Kriterierna som skulle uppfyllas av

organisationerna förtecknades i en bilaga till direktivet. När en medlemsstat erkänt en organisation skulle detta meddelas dels till samtliga andra medlemsstater, dels till kommissionen. En medlemsstat som erkänt en organisation skulle fortlöpande bedöma organisationens arbete och kunde i vissa fall upphäva det bemyndigande som den gett organisationen (prop. 1995/96:219 s. 8).

Härefter har ändringar av direktivet gjorts genom:

- Kommissionens direktiv 97/58/EG av den 26 september 1997 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Ändringarna avsåg tillägg till bilagan i direktiv 94/57/EG av en punkt i de allmänna kriterierna som skulle gälla för de erkända organisationerna.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Ändringar gjordes i reglerna om bemyndigande av ännu inte erkända organisationer, om innehåll i avtalen mellan medlemsstaters administrationer och erkända organisationer, om återkallelse av erkännande av organisationer samt i de i bilagan uppställda allmänna och särskilda kriterierna m.m.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG av den 5 november 2002 om ändring av direktiven om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg. Här gjordes endast några mindre ändringar av formell karaktär.

Genom direktiv 2001/105/EG genomfördes som framgått ovan förändringar på en rad viktiga områden i direktiv 94/57/EG. Tidigare hade medlemsstaterna kunnat erkänna organisationer för att därefter bemyndiga dessa att utföra vissa uppgifter, t.ex. utfärda och förnya certifikat, under förutsättningar att de uppfyllde vissa i direktivet fastställda kriterier. Genom ändringsdirektivet 2001/105/EG fråntogs medlemsstaterna möjligheten att själva erkänna organisationerna. Erkännanden skulle i stället beviljas av kommissionen. Detta förutsattes leda till en mer tillförlitlig

bedömning av hur organisationerna efterlever direktivets krav. Medlemsstaten kunde dock enligt det ändrade direktivet överlämna en begäran om erkännande till kommissionen. En sådan begäran skulle åtföljas av information om och bevis för att de krav som enligt bilagan till direktivet ställs på en erkänd organisation är uppfyllda (prop. 2002/03:109 s.103).

Genom de omarbetningar som nu gjorts av det ursprungliga klassdirektivet med ändringar, har direktivets regler stöpts om i två gemenskapsrättsakter, ett direktiv och en förordning. Bestämmelserna i klassdirektivet riktar sig till medlemsstaterna medan klassförordningen riktar sig till klassificeringssällskapen. Målet för direktivet, enligt preambeln (skäl 24) är att fastställa åtgärder som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som inom gemenskapen ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg. Enligt förordningens preambel (skäl 23) är målet för förordningen att fastställa åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg i trafik i gemenskapen.

### 3.5 Klassdirektivet

I förhållande till direktiv 2001/105/EG innehåller direktiv 2009/15/EG inte många ändringar i sak. Utredningens bedömning är att nu gällande svensk lag och förordning i huvudsak kan kvarstå oförändrad. I vissa fall krävs dock ändringar. Flertalet av utredningens förslag avser justeringar i hänvisningar till reglering i det nya direktivet, antingen i lag- eller förordningstext eller i föreskrifter och aktuella avtal på området, dvs. de s.k. klassavtalen mellan Transportstyrelsen och erkända organisationer om utförande av vissa uppgifter. Klassavtalen bör justeras så att de hänvisningar som görs till det tidigare klassdirektivet i stället avser det nya direktivet, eller, i förekommande fall, den nya klassförordningen.

En parallelluppställning där direktivets och förordningens bestämmelser och motsvarande svensk författning återges finns i *bilaga 7*.

### 3.5.1 Artikel 1

**Utredningens bedömning:** Artikel 1 föranleder inte några förslag.

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.

Här fastställs innehållet i direktivet. Ingen ändring har skett i denna artikel förhållande till direktiv 94/57/EG, förutom att motsvarande skrivning i det äldre direktivet omfattade både de åtgärder som medlemsstaterna och organisationerna skulle följa. Numera fastställs de åtgärder som organisationerna ska följa i stället i klassförordningen.

Artikel 1 föranleder inte några förslag av utredningen.

### 3.5.2 Artikel 2

**Utredningens förslag och bedömning:** Definitionen av begreppet ”erkänd organisation” i 1 kap. 5 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364) och i 2 § lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg ska justeras så att den motsvarar definitionen i det nya klassdirektivet.

Artikel 2 föranleder inte i övrigt någon ändring i lag eller förordning, men bör föranleda ändring i myndighetsföreskrifter.

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.

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).

Begreppet ”erkänd organisation” definieras i dag i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL) och i 2 § lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg genom en direkt hänvisning till förfarandet enligt 1994 års direktiv. Dessa lagrum bör ändras, så att definitionen av erkänd organisation i stället hänvisar till det nya direktivets punkt g).

Upplysningsvis kan nämnas att det i 6 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF), 6 kap. 2 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) samt 4 § förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna finns en hänvisning till definitionen av erkänd organisation i 1 kap. 5 § FSL.

Vidare finns definitioner av begreppen erkänd organisation, flaggstat, inspektion och klasscertifikat i 1 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet. Enligt utredningens bedömning bör endast begreppet erkänd organisation justeras i föreskrifterna. Definitionerna av begreppen flaggstat och klasscertifikat får anses vara i princip likalydande med direktivets och begreppet inspektion har en vidare innebörd i TSFS 2009:2 än i direktivet.

### 3.5.3 Artikel 3

**Utredningens förslag och bedömning:** Hänvisningen i 9 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ändras, så att lagrummet i stället hänvisar till det förfarande för begäran om erkännande av en organisation som finns i klassförordningen.

Ett tillägg ska göras till 9 kap. 4 § i samma förordning om att Transportstyrelsen ska godkänna utfärdande av dispenscertifikat om ett fartyg avviker från det regelverk som ska tillämpas enligt avtal mellan Transportstyrelsen och en erkänd organisation.

Med stöd av 7 kap. 11 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364) och 9 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) kan Transportstyrelsen uppdra åt privata organ att på Transportstyrelsens vägnar genomföra tillsyn av radio-utrustning.

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 flaggstater 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 3.1 är i stora delar likalydande med motsvarande artikel i direktiv 94/57/EG. En ändring har gjorts genom att artikeln nu hänvisar till vissa specifika IMO-bestämmelser. Den resolution som artikel 3.1 hänvisar till är upphävd och ersatt av resolution A.973 (24) Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments som i sin tur ersatts av resolution A.996 (25) Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2007. Hänvisningen i artikeln får anses avse den nu gällande resolutionen.

Även artikel 3.2 och artikel 3.3 är i sak oförändrade i förhållande till det tidigare direktivet. I artikel 3.2 ställs krav på att de inspektioner och besiktningar som avses i 3.2 led i) ska anförtros endast åt erkända organisationer, vilket i artikel 2 definieras som en organisation som har erkänts i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009. Vidare ska den behöriga administrationen i samtliga fall godkänna det första utfärdandet av dispenscertifikat. För radiosäkerhetscertifikatet för lastfartyg gäller särskilda regler – här kan certifieringen anförtros åt ett privat organ som erkänts på visst sätt.

De specifika delar av marin utrustning på ett fartyg som undantas från artikelns regler, se artikel 3.3, omfattas av ett särskilt direktiv för godkännande och ömsesidigt erkännande av marin utrustning, nämligen Rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning. Detta direktiv föreskriver att anmälda organ, enligt olika procedurer, ska godkänna marin utrustning, som sedan ska rättnmärkas (motsvarande CE-märkning för konsumtionsvaror).



*Överväganden**a) Artikel 3.1*

Enligt artikel 3.1 har medlemsstaterna att följa vissa krav som ställs upp i internationella konventioner. IMO har utvärderat hur Sverige uppfyller sina konventionsåtaganden genom den frivilliga s.k. IMO-revisionen (VIMSAS). Sverige får genom sitt regelverk anses uppfylla de krav som ställs upp i artikel 3.1. Utredningen lämnar inga förslag i denna del.

*b) Artikel 3.2*

Som ovan nämnts är artikel 3.2 i sak oförändrad i förhållande till det tidigare direktivet, 94/57/EG.

Enligt 7 kap. 3 § FSL får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, ska ha certifikat eller intyg i olika avseenden.

I 7 kap. 11 § första stycket FSL anges att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Erkänd organisation definieras i 1 kap. 5 § FSL som en sådan organisation som har erkänts av kommissionen i enlighet med rådets direktiv 94/57/EG med ändringar. Som nämnts ovan i avsnitt 1.3.2 föreslår utredningen att definitionen av ”erkänd organisation” nu ändras så att den överensstämmer med vad som anges i artikel 2 g) i klassdirektivet.

Genom regler i 9 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438, FSF) bemyndigas Transportstyrelsen att ge aktuella uppdrag till erkända organisationer. I 1 § anges att Transportstyrelsen får till kommissionen överlämna en begäran om att en organisation ska erkännas för att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg samt att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord, i enlighet med bestämmelser i direktiv 94/57/EG. I 2 § anges att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utföra de uppgifter som anges i 1 §. 9 kap. 1 § FSF bör ändras, så att lagrummet hänvisar till det förfarande för begäran om erkännande av en organisation som numera finns i klassförordningen.

Erkända organisationer kan vidare undersöka fartyg eller utfärda certifikat enligt 6 kap. 6 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (1980:424, LÅFF).

Man kan under vissa omständigheter godkänna ett fartyg efter tillsyn även om det inte helt lever upp till de föreskrifter, som gäller. Då får fartyget ett dispenscertifikat, vilket definieras i 1 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet enligt följande:

Certifikat som visar dels de undantag ett fartyg medges, dels vilka bestämmelser fartyget medges undantag från, dels de eventuella villkor som fartyget måste uppfylla för att dispensen ska gälla

Kommentar: Villkoren kan gälla exempelvis tidsperiod, väderlek, bemanning eller fartområde.

I artikel 3.2 anges att den behöriga administrationen i samtliga fall ska godkänna det första utfärdandet av dispenscertifikat. Den aktuella artikeln innebär i praktiken att Transportstyrelsen ska godkänna de konstaterade avvikelserna hos ett fartyg innan en erkänd organisation utfärdar det första dispenscertifikatet. Förvisso finns det i klassavtalen mellan Transportstyrelsen och erkända organisationer en bestämmelse om att alla undantag från kraven i lagstadgade instrument måste beviljas av Transportstyrelsen. För att tillgodose kraven i klassdirektivet föreslår utredningen att detta även regleras i författning. Ett tillägg kan lämpligen göras i 9 kap. 4 § FSF, så att det där framgår att avtalet mellan Transportstyrelsen och erkänd organisation ska innehålla bestämmelse om att Transportstyrelsen ska godkänna utfärdande av dispenscertifikat om ett fartyg avviker från det regelverk som ska tillämpas enligt avtalet. De närmare rutinerna kring godkännande och utfärdande av certifikat kan Transportstyrelsen vid behov reglera i klassavtalen.

I artikel 3.2 regleras också undantag beträffande vilka organisationer som får utfärda radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg. Enligt artikeln får dessa uppgifter anförtros åt ett privat organ som har erkänts av en behörig administration. Av 2 kap. 3 § FSL framgår att ett fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Enligt andra stycket samma paragraf är det Transportstyrelsen som utfärdar certifikat, om inte regeringen föreskriver annat. Enligt 3 kap. 15 § tillsynsföreskrifterna (TSFS 2009:2) ska ett SOLAS-lastfartyg ha internationellt radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg. Tillsyns-

föreskrifterna har meddelats med stöd av bl.a. 3 kap. 2 § FSF, enligt vilken Transportstyrelsen får, som ovan nämnts, meddela föreskrifter enligt 7 kap. 3 § 1 FSL om att fartyg, utöver dokument om godkänd säkerhetsorganisation och certifikat som anges i FSL eller FSF ska ha dokument, certifikat eller intyg som avser något visst förhållande. De aktuella radiocertifikaten anges inte i bilaga 1 till klassavtalen och faller därmed utanför området för vilka certifikat som erkända organisationer får utfärda. Det är i dag Transportstyrelsen som utfärdar radiosäkerhetscertifikat.

Enligt 7 kap. 11 § tredje stycket FSL får regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen, uppdra åt annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen. I 9 kap. 5 § FSF anges att Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg m.m. Med stöd av detta lagrum kan Transportstyrelsen uppdra åt privata organ att på Transportstyrelsens vägnar genomföra tillsyn av radioutrustning på fartyg. De krav som bör ställas på ett sådant organ – t.ex. avseende tillräcklig sakkunskap och kvalificerad personal, som artikel 3.2 anger – kan Transportstyrelsen närmare definiera i föreskriftsform.

#### *c) Artikel 3.3*

Direktivets bestämmelser i artikel 3.3 avser att undanta viss utrustning och föranleder inga förslag till förändring av lag eller förordning. Aktuella bestämmelser i svensk rätt återfinns i 9 kap. 5 § FSF.

#### **3.5.4 Artikel 4**

**Utredningens förslag:** 9 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ändras, så att hänvisningarna i lagrummet görs till den nya klassdirektivet.

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.

Artikeln lydelse är i stort sett likalydande med motsvarande artikel i direktiv 94/57/EG med den ändring som gjordes i direktiv 2001/105/EG.

I 4.1 anges att medlemsstaterna i princip inte ska 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. I motsvarande artikel, 5.1, i direktiv 94/57/EG angavs i stället att bemyndigande inte fick vägras, ”*förutsatt att bestämmelserna* i punkt 3 samt i artiklarna 6 och 11 *följs*”. Hänvisningarna, som i sak gäller detsamma i båda direktiven, avser villkor som kan ställas på erkända organisationer med hemvist i tredje land, de regler direktivet ställer upp avseende innehåll i avtal med erkända organisationer samt revision av de erkända organisationerna. I artikel 4.1 framgår också att medlemsstaterna får begränsa det antal organisationer som bemyndigas på visst sätt. Enligt andra stycket i artikeln kan kommissionen på en medlemsstats begäran vidta åtgärder för att säkerställa en korrekt tillämpning av reglerna.

Av artikel 4.2 framgår, att för att en medlemsstat ska godta att en erkänd organisation som har sin hemvist i ett tredjeland utför 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. Vidare 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.

### Överväganden

I 9 kap. 1 § FSF anges att Transportstyrelsen får till kommissionen överlämna en begäran om att en organisation ska erkännas för att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg samt att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. I 2 § anges att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utföra de uppgifter som anges i 1 §.

I 9 kap. 3 § FSF anges att under förutsättning att det finns ett behov av ett sådant avtal som avses i 2 § första stycket, får Transportstyrelsen inte vägra att träffa ett sådant om bestämmelserna i artiklarna 5.3, 6 och 11 i direktiv 94/57/EG följs. I nuvarande direktiv 2009/15/EG motsvaras de artiklarna av 4.2, 5 och 9, dvs. de artiklar som den nya artikel 4.1 hänvisar till. En ändring behöver därmed göras, så att hänvisningarna i 9 kap. 3 § FSF avser aktuella artiklar i klassdirektivet. Ändringen i FSF bör även omfatta den ändrade formuleringen i artikel 4.1, avseende att bemyndigande inte får vägras, *om inte annat följer av de bestämmelser* artikeln hänvisar till. Någon ytterligare ändring av svensk författning behöver enligt utredningens mening inte göras.

### 3.5.5 Artikel 5

**Utredningens förslag och bedömning:** 7 kap. 11 § andra stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364), som reglerar att avtal med erkända organisationer får innehålla begränsning av statens rätt att från organisationerna kräva ersättning för skadestånd, ska ändras, så att det framgår att sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i klassdirektivet.

9 kap. 4 § första meningen fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ändras så att hänvisningarna till artiklar i lagrummet i stället görs till klassdirektivet. Vidare bör andra meningen ändras, så att det där anges att avtalet ska innehålla bestämmelser om organisationens skyldigheter enligt klassförordningen.

De ändrade reglerna i artikel 5 medför eventuellt viss justering av klassavtalen.

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 bilaga II till IMO:s resolution A.739(18) om riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar för administrationens räkning, med beaktande av bilagan, bilagen 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 administrationen 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 5 innehåller regler om hur avtal ska upprättas om arbetsförbindelserna mellan medlemsstaternas behöriga administrationer och de organisationer som agerar för deras räkning. Motsvarande bestämmelser fanns i direktiv 94/57/EG i artikel 6 som ändrades genom direktiv 2001/105/EG.

I artikel 5.2.b) i)-iii) har en ändring skett i förhållande till tidigare direktiv såtillvida, att det i det tidigare direktivet hänvisades till att domstolen ”till följd av en incident” fastställt ersättningsansvar, jämfört med, i det nya direktivet, ”till följd av en *sjöolycka*”.

I 5.2.e) har, jämfört med motsvarande bestämmelse i direktiv 94/57/EG, tillagts att bestämmelserna om ”rapportering” av väsentlig information ska avse ”obligatorisk rapportering”.

I övrigt är artikeln i sak oförändrad i förhållande till tidigare direktiv.

### Överväganden

Som tidigare nämnts finns bemyndigande för Transportstyrelsen att ingå aktuella avtal i 7 kap. 11 § FSL. I 7 kap. 11 § andra stycket FSL anges att ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala pga organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i rådets direktiv 94/57/EG. En ändring av lagrummet bör nu göras, så att det av 7 kap. 11 § andra stycket FSL i stället anges att en sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i klassdirektivet.

I 9 kap. 2 § FSF anges, att Transportstyrelsen får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utföra de uppgifter som anges i 1 §. Det anges vidare i andra stycket att Transportstyrelsen i sin författningssamling ska tillkännage med vilka organisationer avtal har träffats och upplysa kommissionen om avtalsinnehållet.

Även i 6 kap. 2 § andra stycket FÅFF, som i första stycket innehåller bemyndigande för Transportstyrelsen att träffa avtal med erkända organisationer, anges att Transportstyrelsen ska tillkännage med vilka organisationer avtal har träffats.

Av 1 kap. 9 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet framgår, att uppgifter om de organisationer med vilka Transportstyrelsen träffat avtal finns i Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2008:24) om att avtal har slutits med erkända organisationer för genomförande av viss flaggstattillsyn.

I 9 kap. 4 § FSF anges, att ett sådant avtal som avses i 2 § första stycket ska uppfylla de krav och innehålla de uppgifter som följer av artiklarna 6.2 och 6.3 i direktiv 94/57/EG. Avtalet ska innehålla bestämmelser om återkallande av det uppdrag som lämnas till organisationen, och om organisationens övriga skyldigheter enligt direktivet. 9 kap. 4 § FSF bör ändras så att hänvisningarna till aktuella artiklar görs till motsvarande artiklar, 5.2 och 5.3, i klassdirektivet. Som ovan nämnts framgår de skyldigheter som åligger erkända organisationer numera av klassförordningen. Därför bör andra meningen i 9 kap. 4 § FSF ändras så att det där anges att avtalet ska innehålla bestämmelser om organisationens skyldigheter enligt klassförordningen.

Utredningens bedömning är att svensk lagstiftning i övrigt motsvarar det som regleras i artikel 5.



Som ovan nämnts har endast två ändringar i sak gjorts i aktuella artiklar. I artikel 5.2.b) i)-iii) har en ändring skett i förhållande till tidigare direktiv såtillvida, att det i det tidigare direktivet hänvisades till att domstolen ”till följd av en *incident*” fastställt ersättningsansvar, jämfört med, som nu är fallet, ”till följd av en *sjöolycka*”. I 5.2.e) har, jämfört med motsvarande bestämmelse i direktiv 94/57/EG, tillagts att bestämmelserna om rapportering av väsentlig information ska avse ”*obligatorisk rapportering*”. Dessa ändringar föranleder inga förslag från utredningens sida. Transportstyrelsen bör dock överväga om ändringarna bör medföra justeringar i avtalen med erkända organisationer. Begreppet ”*incident*” används genomgående i avtalen i stället för ”*marine casualty*”. Begreppet ”*report*” används i avtalen, inte ”*compulsory report*” men rapporteringen får i och för sig, enligt utredningens uppfattning, genom avtalslydelsen uppfattas såsom obligatorisk för de erkända organisationerna.

Vidare kan påpekas, att under paragraf 1, andra stycket i avtalen, under rubriken definitioner, bör definitionen av klassdirektivet ändras, så att hänvisningen i stället görs till det nya klassdirektivet. I klassavtalen görs flera hänvisningar till artiklar i det tidigare klassdirektivet, beträffande bestämmelser som numera återfinns i klassförordningen. Avtalen bör justeras i dessa avseenden.

### 3.5.6 Artikel 6

**Utredningens bedömning:** Artikel 6 föranleder inga förslag.

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.
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 6 reglerar de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter och föranleder inga förslag från utredningen.

### 3.5.7 Artikel 7

**Utredningens bedömning:** Artikel 7 föranleder inga förslag.

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 7 reglerar hur direktivet får ändras i olika avseenden och föranleder inga förslag av utredningen.

### 3.5.8 Artikel 8

**Utredningens förslag och bedömning:** 9 kap. 2 § andra stycket andra meningen samt 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska ändras, så att begreppet återkallelse i dessa lagrum ersätts av tillfälligt indragande eller återkallelse. Vidare bör artikel 8 medföra viss justering av klassavtalen.

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.

I direktiv 94/57/EG angavs i motsvarande artikel, som ändrades genom direktiv 2001/105/EG:

#### Artikel 10

1. Trots de kriterier som anges i bilagan får en medlemsstat tillfälligt dra in ett bemyndigande, om den anser att en erkänd organisation inte längre kan bemyndigas att utföra de uppgifter för dess räkning som anges i artikel 3. Följande förfarande skall då tillämpas:

a) Medlemsstaten skall utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut, med underbyggda skäl för beslutet.

b) Kommissionen skall undersöka om indragandet är berättigat på grund av allvarlig fara för säkerheten eller miljön.

c) Kommissionen skall i överensstämmelse med förfarandet i artikel 7.2 underrätta medlemsstaten huruvida dess beslut att dra in bemyndigandet på grund av allvarlig fara för säkerheten eller miljön är berättigat eller inte, och om det inte är berättigat att begära att medlemsstaten återkallar indragandet.

2. Om kommissionen anser att den erkända organisationens verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening försämras, men utan att detta motiverar en återkallelse av erkännandet på grundval av de kriterier som anges i artikel 9.2, får den besluta att underrätta den erkända organisationen om detta och begära att den skall vidta erforderliga åtgärder för att förbättra sin verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening, samt informera medlemsstaterna om detta. Om den erkända organisationen inte inkommer med något tillfredsställande svar på kommissionens begäran eller om kommissionen anser att de åtgärder som vidtagits av den erkända organisationen inte lett till att dess verksamhet avseende säkerhet och förhindrande av förorening förbättras, får kommissionen besluta att tillfälligt dra in erkännandet under ett år i enlighet med förfarandet i artikel 7.2, efter det att den berörda organisationen beretts tillfälle att yttra sig. Under denna period får den erkända organisationen inte utfärda eller förnya några certifikat för fartyg som för någon av medlemsstaternas flagg, medan certifikat som organisationen tidigare utfärdat eller förnyat däremot äger fortsatt giltighet.

3. Det förfarande som anges i punkt 2 skall tillämpas också när kommissionen har bevis för att en erkänd organisation inte uppfyllt kraven i artikel 15.3, 15.4 eller 15.5.

4. Ett år efter det att kommissionen fattat beslutet om en tillfällig indragning av en organisations erkännande skall kommissionen undersöka huruvida de brister som avses i punkterna 2 och 3 och som var orsaken till indragningen har rättats till. Om sådana brister kvarstår, skall erkännandet återkallas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 7.2.

Det är alltså en nyhet i förhållande till tidigare reglering att medlemsstaten inte bara kan tillfälligt dra in, utan nu också permanent återkalla ett bemyndigande till en erkänd organisation. I 9 kap. 4 § FSF anges att ett avtal mellan Transportstyrelsen och erkända organisationer enligt 9 kap. 2 § första stycket ska innehålla bestämmelser om återkallande av det uppdrag som lämnas till organisationen. I 9 kap. 2 § andra stycket andra meningen FSF anges att om en organisations befogenheter tillfälligt återkallas, ska Transportstyrelsen utan dröjsmål underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta. 9 kap. 4 § och 9 kap. 2 § andra stycket andra meningen FSF bör nu ändras så att lydelsen omfattar både att bemyndigandena *tillfälligt dras in* eller *återkallas*. I övrigt krävs enligt utredningens mening inga författningsändringar.

I de nu gällande avtalen mellan Transportstyrelsen och erkända organisationer, paragraf 8.4, andra stycket, anges det förfarande för återkallelse som omfattades av artikel 10 i klassdirektivet. Avtalen bör justeras, så att de innehåller tydliga regler om vad som gäller vid tillfälligt indragande eller återkallelse av uppdraget enligt artikel 8 i klassdirektivet.

### 3.5.9 Artikel 9

**Utredningens förslag och bedömning:** Hänvisningen i 9 kap. 2 §, sista stycket sista meningen första ledet fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) bör ändras så att hänvisningen i stället görs till klassdirektivet.

Vidare medför artikeln behov av ändringar i myndighetsföreskrifter.

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.

Artikeln är i stort sett oförändrad i förhållande till den tidigare artikel 11 i direktiv 94/57/EG, som ändrades genom direktiv 2001/105/EG. I artikel 9.2 talas nu om "kontroller". I den tidigare artikel 11.2 användes i stället begreppet "övervakning". Ingen ändring i sak torde vara avsedd, utan det handlar om att medlemsstaten ska utöva tillsyn över de erkända organisationer som utför uppdrag för dess räkning.

I 9 kap. 2 § andra stycket sista meningen FSF anges att Transportstyrelsen ska utöva den tillsyn som anges i artikel 11 i direktiv 94/57/EG. En ändring bör göras i detta lagrum, så att hänvisningen i stället görs till artikel 9 i klassdirektivet.

I 2 kap. 52 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet anges, att Transportstyrelsens tillsyn enligt artikel 11 i direktiv 94/57/EG över de erkända organisationer som Transportstyrelsen har slutit avtal med enligt 7 kap. 11 § FSL framgår av respektive avtal. Här bör en justering av föreskrifterna göras, så att hänvisningen i stället görs till artikel 9 i klassdirektivet.

Upplyningsvis kan sägas att det framgår av Transportstyrelsens avtal med erkända organisationer bl.a. att Transportstyrelsen har rätt att övervaka den erkända organisationens arbete genom revisioner, inspektioner eller utökade kontroller ombord.

Det kan här framhållas, att i praktiken är det inte effektivt att genomföra revisioner av erkända organisationer så ofta som vartannat år. Dessutom kan enligt utredningens mening ifrågasättas hur dessa revisioner ska växelverka med den bedömning som kommissionen enligt artikel 8 i klassförordningen ska göra vartannat år. När rättsakterna har varit i kraft viss tid får systemet utvärderas. Det är sannolikt att en översyn av reglerna om revision

och bedömning av erkända organisationer kan behöva göras i framtiden.

### 3.5.10 Artikel 10

**Utredningens förslag:** Hänvisningen i 9 kap. 2 § sista stycket, sista meningen andra ledet fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ändras så att hänvisningen i lagrummet i stället görs till klassdirektivet.

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 10 är i sak likalydande med artikel 12 i direktiv 94/57/EG med de ändringar som gjordes genom direktiv 2001/105/EG.

Av 9 kap. 2 § andra stycket sista meningen FSF framgår att Transportstyrelsen ska vidta de åtgärder som sägs i artikel 12 i direktiv 94/57/EG. En justering av detta lagrum bör göras, så att hänvisning i stället görs till artikel 10 i klassdirektivet.

### 3.5.11 Artikel 11

**Utredningens bedömning:** Artikel 11 föranleder inga förslag.

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 befinns 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 11.1 och 11.2 är i sak likalydande med motsvarande artikel i direktiv 94/57/EG medan 11.3, som avser samarbete med de erkända organisationerna, är ny.

Artikel 11.1 handlar om medlemsstaternas förpliktelser såsom flaggstater att se till att fartyg under dess flagg uppfyller en erkänd organisations regler. Dessa krav återfinns även i internationella regler. Enligt SOLAS-konventionen kapitel II-1 regel 3-1 ska ett fartyg, för vilket konventionen gäller, vara konstruerat, byggt och underhållet i enlighet med de strukturella, mekaniska och el-installationskrav, som ställs upp av ett klassificeringssällskap som är erkänt av fartygets flaggstat. Enligt bilaga 1 kapitel 1 regel 1 i lastlinjekonventionen ska ett fartygs flaggstat förvissa sig om att skrovets strukturella styrka är tillräcklig för det fribord fartyget medges; ett fartyg ska anses ha sådan styrka, enligt regeln, om det är byggt enligt krav, som ställts upp av ett klassificeringssällskap, erkänt av flaggstaten.

Transportstyrelsen är enligt 5 kap. 1 § FSL tillsynsmyndighet avseende de här aktuella kraven. Svenska regler avseende innehållet i artikel 11.1 finns i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (2006:1) om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord samt i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2008:81) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

Artikel 11.2 möjliggör för en medlemsstat att använda regler som den anser vara likvärdiga med organisationens regler, under förutsättning att medlemsstaterna underrättar kommissionen om dessa enligt förfarandet i direktiv 98/34/EG. Det har framkommit att det inte kan uteslutas att Sverige har vissa sådana regler. Det

saknas dock förutsättningar att inom ramen för denna utredning utreda omfattningen av dessa och om de har anmälts enligt direktiv 98/34/EG. Det får förutsättas att sådana föreskrifter har anmälts enligt nämnda direktiv.

Det finns i dag inte, vare sig i författning eller gällande avtal mellan Transportstyrelsen och erkända organisationer, några bestämmelser om sådant samarbete som artikel 11.3 reglerar. Ett likartat samarbete sker i och för sig i praktiken vid de kontakter som Transportstyrelsen har med erkända organisationer. Denna del av artikeln riktar sig mot medlemsstaterna och föranleder ingen lagstiftningsåtgärd. Se även vad som anförts ovan i avsnitt 3.3.

### 3.5.12 Artikel 12

**Utredningens bedömning:** Artikel 12 föranleder inga förslag.

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

Artikeln rör kommissionens arbete och föranleder inga förslag av utredningen.

### 3.5.13 Artikel 13

**Utredningens bedömning:** Artikel 13 föranleder inga förslag.

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 13 avser införlivande i nationell lagstiftning och föranleder inga förslag i utredningen.

### 3.5.14 Artikel 14

**Utredningens bedömning:** Artikel 14 föranleder inga förslag.

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 14 reglerar upphörande av direktiv 94/57/EG och hur hänvisningar ska göras i vissa avseenden. Detta föranleder inte några förslag av utredningen.

### 3.5.15 Artikel 15

**Utredningens bedömning:** Artikel 15 föranleder inga förslag.

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

Artikel 15 avser direktivets ikraftträdande och föranleder inga förslag av utredningen.

### 3.5.16 Artikel 16

**Utredningens bedömning:** Artikel 16 föranleder inga förslag.

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Artikel 16 klargör att direktivet riktar sig till medlemsstaterna, och föranleder inte några förslag av utredningen.

### 3.5.17 Bilagor

**Utredningens bedömning:** Bilagorna föranleder inga förslag.

Bilaga I innehåller uppgifter om upphävda direktiv och tidsfrister för införlivande i nationell rätt. Bilaga II innehåller jämförelsetabeller. Bilagorna föranleder inga förslag av utredningen.

## 3.6 Klassförordningen

**Utredningens förslag:** Hänvisningen i 9 kap. 1 § fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438) ändras, så att lagrummet i stället hänvisar till det förfarande för begäran om erkännande av en organisation som finns i klassförordningen.

En ny paragraf, 9 kap. 1 a § införs i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), i vilken det anges att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige som medlemsstat enligt artikel 3.1, 3.2, 6.3, 8.1 och 16 samt ta emot den information som avses i artikel 8.3, 10.4 och 11.7 i klassförordningen.

Som ovan nämnts riktar sig bestämmelserna i klassförordningen till klassificeringssällskapen. Enligt förordningens preambel (skäl 23) är målet för förordningen att fastställa åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg i trafik i gemenskapen. Det finns emellertid ett fåtal artiklar i förordningen som riktar sig mot medlemsstaterna, nämligen följande:

Artikel 3.1 och 3.2 (angående förfarande för bemyndigande av en ännu inte erkänd organisation):

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.

Artikel 6.3 (angående kommissionens möjlighet att besluta om böter för erkända organisationer):

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.

Artikel 8.1 och 8.3 (angående bedömning av erkända organisationer):

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.

---

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.

Artikel 10.4 (angående viss informationsskyldighet för de erkända organisationerna):

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 informationsskyldigheten. Informationen ska, med undantag för rekommendationer och icke försenade klassvillkor, offentliggöras på dessa erkända organisationers webbplats.

Artikel 11.7 (angående att erkända organisationer ska inrätta och upprätthålla en oberoende enhet för kvalitetsbedömning och certifiering, som kommissionen ska bedöma regelbundet):

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

Artikel 16 (om kommissionens beslut att ändra erkännande i vissa fall):

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.

Som nämnts ovan i avsnitt 3.5.3 angående artikel 3 i klassdirektivet bemyndigas Transportstyrelsen genom regler i 9 kap. fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438, FSF) att ge uppdrag till erkända organisationer. I 1 § anges att Transportstyrelsen får till kommissionen överlämna en begäran om att en organisation ska erkännas för att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg samt att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord, i enlighet med bestämmelser i direktiv 94/57/EG. I 2 § anges att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utföra de uppgifter som anges i 1 §. Som utredningen angett i avsnitt 3.5.3 ovan bör nu 9 kap. 1 § ändras så att lagrummet hänvisar till det förfarande för begäran om erkännande av en organisation som numera finns i klassförordningen.

De aktuella artiklarna som presenterats ovan innebär sammanfattningsvis att medlemsstaterna åläggs att utföra vissa uppgifter samt att ta emot information i olika avseenden. Enligt utredningens mening är det lämpligt att i författning slå fast att Transportstyrelsen ska utföra aktuella uppgifter och ta emot information. Detta genomförs lämpligen genom en ny paragraf 1 a införs i 9 kap. FSF, i vilken det anges att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige som medlemsstat enligt artikel 3.1, 3.2, 6.3, 8.1 och 16 samt ta emot den information som avses i artikel 8.3, 10.4 och 11.7 i klassförordningen.

## 4 Olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod

### 4.1 Uppdraget

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 direktivet 1999/35/EG och 2002/59/EG (olycksutredningsdirektivet) har publicerats i Europeiska unionens tidning den 28 maj 2009 (L 131/57-100).

I kommittédirektivet Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet (dir. 2009:42) ges utredningen i uppdrag att föreslå hur olycksutredningsdirektivet kan genomföras i svensk rätt.

Det anges vidare att utredningen ska redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med olycksutredningsdirektivet och IMO:s regelverks innehåll och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av direktivens och den internationella sjöfartsorganisationens – International Maritime Organization (IMO) – regler, anges vidare i kommittédirektiven att utredningen bör lämna förslag på hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras.

I kommittédirektiven anges också att utredningen ska se över hur ansvaret för den rapportering som ska ske enligt de aktuella direktiven bör regleras.

## 4.2 Inledning

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG (olycksutredningsdirektivet) 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 olycksutredningar 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.

Genom olycksutredningsdirektivet införs bl.a. en skyldighet för medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud. Vidare säkerställs genom direktivet de utredande organens oberoende samt samarbete mellan medlemsstaterna och mellan medlemsstaterna och tredje land.

Olycksutredningsdirektivet följer till stora delar det regelverk om harmonisering av tekniska utredningar som IMO redan beslutat om (se nedan avsnitt 4.4.1).

## 4.3 Jämförelse mellan direktivet, IMO:s kod och gällande svensk rätt

I avsnitt 4.5–4.27 nedan görs en jämförelse mellan Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet), motsvarande referens i IMO:s kod avseende internationella standarder och rekommendationer för olycksutredningar, MSC. 255(84), (IMO-koden) samt aktuell svensk motsvarande bestämmelse.

Redovisningen och jämförelsen i kapitlen har gjorts för att tydliggöra inom vilka områden det finns behov att göra ändringar/tillägg i svensk rätt för att införlivandet av direktivet och de tvingande delarna av koden ska kunna genomföras.

Av pedagogiska skäl följer redogörelsen nedan, med något undantag, artiklarna i olycksutredningsdirektivet i nummerordning.

De bilagor som är knutna till olycksutredningsdirektivet redovisas separat i avsnitt 4.27.

En parallelluppställning mellan direktivet, IMO-koden och gällande svensk rätt återges i detalj i *bilaga 8*.

Olycksutredningsdirektivet respektive IMO-koden bifogas i sin helhet i *bilagorna 5 och 6*.

## 4.4 Övergripande frågeställningar

### 4.4.1 IMO-koden

Sverige har tillämpat den av den Internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organization) den 27 november 1997 antagna resolutionen A.849(20) (koden om utredning av olyckor) (jfr 8 § FOU). Detta utgjorde en rekommenderande kod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, MSC) och IMO:s miljöskyddskommitté (Marine Environment Protection Committee, MEPC) godkände i samband med sin 83:e respektive 57:e session en ny kod innehållande internationella standarder och rekommendationer för sjöolycksutredningar.

Vid MSC-möte 84 antogs sedan IMO-koden – MSC.255(84), Adoption of the Code of the International standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident – och i samband härmed infördes en ny regel i kapitel XI i sjösäkerhetskonventionen (SOLAS). Ändringen innebär att koden från och med den 1 januari 2010 görs obligatorisk för samtliga stater anslutna till SOLAS-konventionen. Den nu gällande IMO-koden bygger på liknande kriterier som koden från 1997. Genom ändringen i SOLAS-konventionen gjordes del I och II i IMO-koden tvingande, medan del III i koden alltjämt är rekommenderande.

### 4.4.2 Gällande svensk rätt

Utformningen av olycksutredningsdirektivet kan medföra ändringar och tillägg i svensk rätt.

Nedan följer därför en genomgång av vilka regler inom svensk rätt som reglerar utredning av olyckor i sjötransportsektorn. I princip samtliga delar av olycksutredningsdirektivet berör lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO).

I vissa fall berörs även sjölagen (1994:1009) av olycksutredningsdirektivets bestämmelser.



Frågor om skyldighet att utreda sjöolyckor regleras vidare i Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter (SJÖFS 1991:5) om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring (ändrad genom SJÖFS 1995:3, 1995:8 samt 2008:33).

Även förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission är av intresse i sammanhanget.

#### *Lagen (1990:712) om undersökning av olyckor*

De bestämmelser i LUO som direkt berör sjötransportsektorn/sjöolyckor är följande.

##### **Inledande bestämmelse**

1 § Denna lag innehåller föreskrifter om undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor och tillbud till olyckor.

##### **Olyckor som skall undersökas**

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

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

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön, ---

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

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

---

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

3 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall besluta att en undersökning enligt denna lag skall göras också när en olycka eller ett olyckstillbud inte är av sådan allvarlig art som anges i 2 § men en undersökning ändå är påkallad från säkerhetssynpunkt.

4 § En undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige. Om en sådan olycka eller ett tillbud berör ett utländskt fartyg, får en undersökning enligt denna lag

dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud som berör ett svenskt fartyg --- skall göras även när olyckan eller tillbudet har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. ---

4 a § Trots vad som föreskrivs i 4 § skall en undersökning enligt denna lag inledas när ett utländskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik har varit inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud och

- a) olyckan eller tillbudet har inträffat inom Sveriges sjöterritorium, eller
- b) olyckan eller tillbudet har inträffat på andra vatten och fartyget senast besökte Sverige.

Har en undersökning inletts skall den fortgå till dess berörda stater enats om vilken stat som skall ansvara för undersökningen.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik avses detsamma som i 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.

#### **Vem som skall göra undersökningen**

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

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

#### **Undersökningens syfte**

6 § Syftet med en undersökning enligt denna lag skall vara att

1. så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till olyckan eller tillbudet som skador och effekter i övrigt,
2. ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av olyckan eller tillbudet eller att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud,
3. ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med olyckan eller tillbudet och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

#### **Undersökningens genomförande**

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

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

8 § En undersökning enligt denna lag skall genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds får polismyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer avspärra område, ta hand om egendom eller vidta annan liknande åtgärd, om det behövs för att säkerställa utredningen och åtgärden inte kan uppskjutas.

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

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

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

10 § Den myndighet som gör undersökningen får begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt inom vars område olyckan eller tillbudet har inträffat eller den berörda personen vistas. Rätten skall hålla förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder inte möter. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

#### **Förbud att rubba egendom**

11 § Om det har inträffat en olycka eller ett tillbud som undersöks enligt denna lag, får egendom som kan antas vara av betydelse för undersökningen inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet.

Detta gäller inte, om egendomen rubbas för att rädda människoliv eller om det i övrigt finns synnerliga skäl därtill.

#### **Tillvaratagen egendom**

12 § Den som har tagit till vara egendom som avses i 11 § första stycket skall genast anmäla det till polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Detsamma gäller den som, efter en olycka eller ett tillbud som berör luftfarten, sjöfarten eller spårtrafiken och som undersöks enligt denna lag, har tagit till vara egendom som har transporterats med det luftfartyg, fartyg eller

spårfordon som berörs av olyckan eller tillbudet eller egendom som hör till luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller till den spåranläggning som berörs. Om det behövs, får myndigheten ta hand om egendomen.

**Ansvar m.m.**

13 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 11 eller 12 § döms till böter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken. I ringa fall skall dock inte dömas till straff.

14 § Beslut enligt 8 § andra stycket, 11 eller 12 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

15 § Regeringen får i fråga om kommunal räddningstjänst föreskriva att kommunen skall underrätta den myndighet som avses i 5 § första stycket om en olycka eller ett tillbud som skall undersökas enligt denna lag.

*Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor*

De bestämmelser i FUO som direkt berör sjötransportsektorn/sjöolyckor framgår är följande.

**Undersökningsmyndighet m.m.**

1 § Undersökningar av olyckor eller olyckstillbud enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor görs av Statens haverikommission.

2 § Statens haverikommission får, om inte annat är särskilt föreskrivet, överlåta åt någon annan att göra en undersökning. Överlåtelsen får avse en enskild olycka eller ett enskilt tillbud eller en viss typ av olyckor eller tillbud.

En undersökning får dock inte överlåtas, om det skulle rubba tilltron till undersökningens objektivitet att den inte görs av Statens haverikommission eller om det i övrigt finns särskilda skäl till att undersökningen görs av Haverikommissionen. ---

3 § Olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ska ändå undersökas enligt lagen, om det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökningen görs.

Undersökningen görs av

1. Transportstyrelsen, när det gäller olyckor och tillbud som berör vägtrafiken, annan luftfart än militär luftfart eller annan sjöfart än militär sjöfart,

2. Försvarsmakten, när det gäller olyckor och tillbud som berör den militära luft- eller sjöfarten,

3. Statens haverikommission, när det gäller olyckor och tillbud som inte berör vägtrafiken, luftfarten eller sjöfarten.

Statens haverikommission har rätt att undersöka olyckor och tillbud som avses i andra stycket 1 och 2, om det finns särskilda skäl. ---

4 § Transportstyrelsen och Försvarmakten får överlåta åt någon annan att göra en sådan undersökning som sägs i 3 § andra stycket 1 eller 2.

5 § Vad som sägs i denna förordning om tillsynsmyndighet avser de myndigheter som anges i 3 § andra stycket 1 och 2.

Om en överlåtelse har skett enligt 2 § till en myndighet eller om undersökningen görs av en myndighet enligt 3 § andra stycket 1 eller 2 eller 4 §, gäller bestämmelserna i 6-8, 10, 11, 13-15 och 17-19 §§ i tillämpliga delar.

#### **Tillsynsmyndighetens medverkan**

6 § Försvarmakten och Transportstyrelsen ska ställa experter till Statens haverikommissionens förfogande för undersökningar av olyckor eller tillbud som berör myndigheternas ansvarsområde, om detta inte äventyrar myndigheternas möjlighet att fullgöra andra angelägna uppgifter.

Tillsynsmyndigheterna och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har rätt till insyn i Haverikommissionens undersökningar, om undersökningen berör dessa myndigheters ansvarsområde.

#### **Underrättelser om undersökningen m.m.**

7 § Statens haverikommission skall, i den mån det är praktiskt möjligt, se till att en underrättelse om undersökningen snarast sänds till dem vars rätt kan vara beroende av undersökningen. I första hand skall underrättelser sändas till

1. den som har blivit skadad genom olyckan,
2. någon efterlevande till den som har avlidit genom olyckan,
3. i fråga om luftfarts- eller sjöolycka, tredje man vars egendom har skadats genom olyckan samt luftfartygets eller fartygets ägare, innehavare och försäkringsgivare,
4. i fråga om järnvägsolycka, tredje man vars egendom har skadats genom olyckan, spårfordonets eller spåranläggningens ägare, innehavare, försäkringsgivare och tillverkare, den kommunala organisationen för räddningstjänst samt företrädare för personal och användare,
5. i fråga om andra allvarliga olyckor, ägaren eller innehavaren av sådan egendom som har skadats genom olyckan.

Har olyckan medfört omfattande skador i miljön, skall länsstyrelsen underrättas.

Den som skall underrättas om undersökningen skall snarast möjligt få meddelande om när han eller hon första gången får närvara vid undersökningen. ---

8 § --- Om en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta den av Internationella sjöfartsorganisationen den 27 november 1997 antagna resolutionen A.849(20) (koden för utredning av sjöolyckor), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt. ---

#### **Förberedande åtgärder**

9 § I fråga om olyckor och tillbud som berör luftfarten, sjöfarten eller spårtrafiken får åtgärder som avses i 8 § andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, vidtas, förutom av polismyndigheten, av tillsynsmyndigheten.

#### **Ersättning vid förhör**

10 § I fråga om rätt till ersättning av allmänna medel för den som har hörts inför Statens haverikommission gäller kungörelsen (1969:590) om ersättning vid förundersökning i brottmål. Föreskrifterna om undersökningsledaren gäller dock i stället Haverikommissionen.

#### **Utlandsmyndigheters medverkan**

11 § Statens haverikommission får begära att Regeringskansliet (Utrikesdepartementet) lämnar hjälp med att skaffa upplysningar som är av betydelse för en undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Redogörelse för uppgifter som har inhämtats från personer som vistas utomlands och för andra åtgärder som har vidtagits med anledning av Haverikommissionens begäran skall snarast tillställas denna. ---

#### **Rapport om undersökningen**

13 § Statens haverikommission skall slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet, samt upprätta en rapport med redogörelse för undersökningen och utlåtande i de avseenden som anges i 6 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

I rapporter som tas fram med anledning av tillbud skall inblandade personers namn inte anges. ---

14 § Statens haverikommission skall lämna rapport till tillsynsmyndigheten eller, i andra fall än som avses i 3 § andra stycket 1-3, den myndighet vars ansvarsområde olyckan eller tillbudet berör.

En rapport om en olycka eller ett tillbud som berör militär --- sjöfart skall lämnas även till tillsynsmyndigheten för motsvarande civila verksamhet.

15 § Om det inte strider mot lag, skall en kopia av rapporten sändas till de myndigheter och organisationer som med stöd av 8 § första stycket har getts tillfälle att närvara vid undersökningen, samt till Europeiska gemenskapernas kommission. Skulle översändandet av en sådan kopia strida mot lag skall i stället ytterligare en rapport tas fram utan de uppgifter som inte får översändas och sändas till Europeiska gemenskapernas kommission.

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett danskt, finskt eller norskt fartyg – skall en kopia av rapporten sändas till säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg som är registrerat i en annan stat än som anges i andra stycket och om undersökningen har begärts av en myndighet i den andra staten, skall rapporten överlämnas till den myndigheten genom Regeringskansliets (Utrikesdepartementets) försorg. ---

#### **Rapportering till internationella organisationer**

16 § --- Transportstyrelsen fullgör också den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella sjöfartsorganisationen som följer av bestämmelser om undersökning av olyckor i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

#### **Förslag till åtgärder**

17 § Om det behövs för att undvika liknande händelser som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, skall Statens haverikommission, innan undersökningen avslutas och rapporten är färdig, göra en anmälan till den myndighet som avses i 14 § första stycket. Uppgift om en sådan anmälan skall tas in i rapporten.

Om Haverikommissionen i en sådan rapport eller anmälan föreslår att åtgärder vidtas för att undvika liknande olyckor eller tillbud som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, skall myndigheten underrätta Haverikommissionen om sin inställning till de föreslagna åtgärderna.

En säkerhetsrekommendation skall utformas på sådant sätt att den inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar i samband med en olycka eller tillbud.

#### **Återupptagande av undersökningen**

18 § En undersökning som har avslutats får återupptas, om det kommer fram nya omständigheter som kan antas ha betydelse för utredningsresultatet.

Rapporten från den återupptagna undersökningen kan begränsas till en redogörelse för vad som har kommit fram efter den första undersökningen och till de ändringar som detta innebär i fråga om ett tidigare utlåtande.

**Utländska fartyg**

19 § Om en undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall ske i fråga om en olycka eller ett tillbud som berör ett utländskt fartyg, får Statens haverikommission begära att Transportstyrelsen och Tullverket på den plats där fartyget befinner sig inte före undersökningens slut vidtar någon åtgärd som främjar fartygets avgång.

**Rapportering om inträffade olyckor m.m.**

20 § Rapportering enligt --- 6 kap. 14 § första eller andra stycket sjölagen (1994:1009) skall omedelbart göras till tillsynsmyndigheten.

--- En muntlig rapport skall så snart som möjligt följas av en skriftlig rapport.

En befälhavare på ett svenskt --- handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg --- skall på begäran av tillsynsmyndigheten rapportera även i andra fall än som avses i första stycket, om en olycka eller ett tillbud har inträffat eller kan antas ha inträffat som kan vara av betydelse för --- sjösäkerheten ---.

Närmare föreskrifter om rapportering enligt första eller andra stycket får meddelas av tillsynsmyndigheten efter samråd med Statens haverikommission.

**Underrättelser om inträffade olyckor m.m.**

21 § Om en polismyndighet får kännedom om att det har inträffat en olycka som anges i 2 § första stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall myndigheten omedelbart underrätta tillsynsmyndigheten eller, i fall som avses i 2 § första stycket 4 samma lag, Statens haverikommission.

Om en polismyndighet får kännedom om att en olycka med ett fritidsfartyg har inträffat, skall myndigheten omedelbart underrätta Transportstyrelsen, om olyckan har medfört att någon har avlidit eller fått svår kroppsskada.

Vad som sägs i första och andra styckena om polismyndighet gäller i fråga om fartygsolyckor även Tullverket och Kustbevakningen. ---

23 § Inträffar det vid användningen av ett svenskt fartyg utomlands en olycka eller ett tillbud som avses i 21 § första stycket, skall lönad svensk utlandsmyndighet så snart den fått kännedom om det inträffade underrätta tillsynsmyndigheten.

Om ett fartyg som hör hemma i en främmande stat har förlist, strandat eller annars förolyckats inom svenskt sjöterritorium, skall Transportstyrelsen utan dröjsmål underrätta det konsulat för den främmande staten som är närmast olycksplatsen. Finns det inte något konsulat för den främmande staten i Sverige, skall dess beskickning i stället underrättas.



24 § Om det har inträffat en olycka eller ett tillbud som avses i 2 § första stycket 1-3 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall tillsynsmyndigheten förvissa sig om att det inträffade är känt för polismyndigheten. Tillsynsmyndigheten skall också se till att polismyndigheten får kännedom om vem som undersöker olyckan eller tillbudet.

25 § Tillsynsmyndigheten skall genast underrätta Statens haverikommission om olyckor och tillbud som avses i 24 §. Myndigheten skall också, om Haverikommissionen bestämmer det, underrätta Haverikommissionen om andra olyckor och tillbud som kan antas vara av betydelse för --- sjösäkerheten ---.

26 § Kommunerna skall inom ramen för den kommunala räddningstjänsten, i den utsträckning och på det sätt Statens haverikommission bestämmer, underrätta Haverikommissionen om olyckor och tillbud som skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

#### Ansvar

27 § Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot 20 § första eller andra stycket eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 20 § tredje stycket döms till böter. I ringa fall skall dock inte dömas till straff.

### 4.4.3 Sjöförklaring

**Utredningens bedömning:** Institutet sjöförklaring utgör inte en undersökning av sjöolycka i olycksutredningsdirektivets mening. Skäl att föreslå ändringar angående reglerna om sjöförklaring föreligger inte.

Inom svensk rätt finns, förutom det i avsnitt 4.4.1 och 4.4.2 ovan redovisade regelverket, även bestämmelser i 18 kap. 6–19 §§ (1994:1009) sjölagen (SjöL) som har som syfte att om möjligt klarlägga olyckshändelser och dess orsaker. Institutet har benämningen sjöförklaring.

En sjöförklaring är en bevisupptagning som inom Sverige hålls av en tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § SjöL har utsetts att vara sjörättsdomstol och utomlands av ett svenskt konsulat. Om det inte finns något hinder ska sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen har inträffat eller, om händelsen har inträffat till sjöss, i

den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Behörig domstol är den sjörättsdomstol som är närmast denna hamn. Förhandlingen i Sverige leds av en lagfaren domare som biträds av två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. De som har upplysningar till aktuell händelse – fartygets befälhavare, medlemmar av besättningen etc. – utfrågas av rätten, men exempelvis också av rederi och försäkringsrepresentanter samt utredare från Transportstyrelsen. Domstolsförhandlingen utmynnar i ett sjöförklaringsprotokoll. Vid en sjöförklaring avkunnas ingen dom eller beslut i saken.

Syftet med sjöförklaringen är således att händelsen och dess orsaker i görligaste mån ska klarläggas.

I 18 kap. 20 § SjöL hänvisas till reglerna i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO).

En undersökning av en sjöolycka enligt LUO innebär formellt inte hinder mot att hålla sjöförklaring. De båda instituten kan alltså komma att användas samtidigt. Innehållet i en sjöförklaring kan i och för sig fortfarande självfallet användas för att slutsatser av säkerhetsnatur ska kunna dras av en inträffad händelse, men LUO är avsedd att täcka behovet av att utreda enbart från säkerhets-synpunkt.

I förarbetena till LUO (prop. 1989/90:104) diskuterades frågan om sjöförklaringen skulle behållas som institut eller inte. Bl.a. med anledning av att sjöförklaringsinstitutet var förankrat i samnordisk lagstiftning föreslogs att sjöförklaringen skulle kvarstå.

Utredningen anser att utformningen av olycksutredningsdirektivet och IMO-koden inte ger anledning till någon annan slutsats.

Artikel 7.1 i olycksutredningsdirektivet (jfr avsnitt 4.11) ställer visserligen upp krav på att varje sjöolycka eller tillbud till sjöss i princip ska "... vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat ...".

På sätt som anförts ovan utgör, enligt utredningen, institutet sjöförklaring inte en undersökning av sjöolycka i direktivets mening. Skäl att föreslå ändringar angående reglerna om sjöförklaring föreligger därmed inte.

#### 4.4.4 Utformningen av utredningens förslag

**Utredningens bedömning:** I stället för att föreslå en separat lag om undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss, föreslår utredningen ändringar i gällande författningar; lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO).

Utredningen framhåller att en allmän översyn av nämnda författningar borde ske i annan ordning.

Nedan i avsnitt 4.5–4.27 föreslår utredningen på en rad områden hur LUO respektive FUO ska justeras och kompletteras med anledning av införlivandet av olycksutredningsdirektivet.

Den gällande lagen respektive förordningen omfattar flera olika transportslag. De förslag till ändringar i författningarna som utredningen nu lämnar innebär justeringar på sjöfartens område. Förslagen är i flera fall detaljerade till sin utformning.

Utredningen är väl medveten om att de förslag som lämnas innebär att lagen respektive förordningen i flera delar herefter kan innehålla omfattande regler angående sjöfart, medan den i motsvarande områden för t.ex. luftfart har en mer summarisk utformning och mer generella regler.

Alternativet till att införa ändringarna i nu gällande regelverk har varit att utforma en separat lag respektive förordning om undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Utredningen har dock funnit att det i ett sådant sammanhang skulle ha varit lämpligt att föreslå en separat lag och förordning för olyckor angående vart och ett av transportslagen – luftfart, sjöfart, järnväg samt vägtrafik och andra allvarliga olyckor. Ett sådant förfarande skulle dock enligt utredningen ha förutsatt ett utökat kommittédirektiv där det angetts att utredningen haft som uppdrag att göra en översyn av hela LUO och FUO. Något sådant uppdrag anges inte i kommittédirektivet. Eftersom Statens haverikommission i övervägande delar är det organ som ska göra undersökningarna finns det också enligt utredningens mening fördelar med att alla transportslagen är samlade i en gemensam lagstiftning med vissa gemensamma bestämmelser som reglerar utredningsorganets befogenheter m.m.

Utredningens förslag innebär därmed tillägg och ändringar av gällande bestämmelser på sjöfartens område i LUO respektive FUU.

De ändringsförslag som presenteras nedan (se avsnitt 4.5–4.27) innebär dock, som ovan påpekats, att LUO och FUU härigenom kommer att innehålla fler och mer detaljerade regler angående sjöfarten jämfört med de andra transportslagen. Detta kan i slutändan innebära att lagen och förordningen blir svåra att tillägna sig och att tillämpa. Utredningen vill med anledning härav framhålla att det torde finnas skäl att allmänt se över utformningen av hela LUO och FUU i annan ordning.

## 4.5 Direktivets syfte (artikel 1)

**Utredningens bedömning:** Artikel 1 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

### *Artikel 1.1*

Artikel 1.1 anger syftet med olycksutredningsdirektivet enligt följande.

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

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.

Aktuell referens i IMO-koden är chapter 1.

I 1 § LUO anges att lagen innehåller föreskrifter om undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor och tillbud till olyckor.

I 6 § samma lag anges att syftet med undersökningen enligt lagen ska vara att

1. så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till olyckan eller tillbudet som skador och effekter i övrigt,

2. ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av olyckan eller tillbudet eller att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud,

3. ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med olyckan eller tillbudet och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

I 13–15 §§ och 16 § andra stycket FOU finns bestämmelser om rapport om undersökningen respektive rapportering till internationella organisationer.

Motsvarande bestämmelser som anges i artikel 1.1 finns redan i svensk rätt. Denna del av artikeln föranleder således inte någon ändring i lag eller förordning.

#### *Artikel 1.2*

Artikel 1.2 anger följande.

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.

Aktuell referens i IMO-koden är också här chapter 1. Syftet med undersökningen anges uttömmande i 1 och 6 §§ LUO. I dessa bestämmelser nämns inte något om avgörande av ansvars- eller skuldfrågan.

De undersökningar som utförs enligt lagen ska således enbart ta sikte på säkerhetsfrågor.

I 17 § tredje stycket FOU stadgas vidare följande.

En säkerhetsrekommendation ska utformas på sådant sätt att den inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar i samband med en olycka eller tillbud.

Det som anges i artikel 1.2 i direktivet finns bestämmelser om i svensk rätt. Artikeln föranleder därför inte heller i denna del någon ändring i lag eller förordning.

## 4.6 Direktivets tillämpningsområde (artikel 2)

**Utredningens förslag:** Artikel 2.1 a) föranleder ändring i 4 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) på så sätt att det i ett nytt andra stycke i paragrafen förs in en bestämmelse avseende sjöolyckor där det anges att en undersökning ska göras som berör fartyg som för svensk flagg, samt att hänvisningen till "svenskt fartyg" i paragrafens andra stycke tas bort.

Artikel 2.1 b) medför en strykning av 4 § första stycket andra punkten LUO. Härigenom skapas förutsättningar för att en undersökning ska, utan undantag, omfatta även en olycka eller ett tillbud som berör ett utländskt fartyg inom Sveriges sjöterritorium.

Vidare medför artikel 2.1 c) att tillägg i ett nytt andra stycke i 4 § LUO förs in, där det anges att en sådan undersökning också ska göras som är av väsentligt intresse för Sverige.

Definitionen av "med väsentligt intresse" i detta sammanhang – utöver regleringen avseende flaggstat och kuststat – förs in i den nya paragrafen 4 b § i LUO. Däri anges att med begreppet annat väsentligt intresse avses här

- att en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss medför att svensk miljö får svåra eller betydande skador,

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

- att följden av en sjöolycka medfört att svenska medborgare har avlidit eller erhållit allvarliga skador, eller

- att en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss i annat fall skapar ett betydande svenskt intresse.

I övrigt medför inte artikel 2.1 eller 2.2 någon ändring i lag eller förordning.

I artikel 2 i direktivet finns regler om direktivets tillämpningsområde med följande innehåll.

*Artikel 2.1*

Artikel 2.1 anger följande.

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.

Aktuell referens i IMO-koden är chapter 6.2 och 7.1.

I 2 § 2 LUO anges följande.

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

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

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön, ---

Av 4 § samma lag framgår följande.

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

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud som berör ett svenskt fartyg --- skall göras även när olyckan eller tillbudet har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige.

Det som anges i artikel 2.1 a)–c) finns delvis bestämmelser om i svensk rätt.

Utformningen av *artikel 2.1 a)* kan för svensk del utläsas så att direktivet ska tillämpas på sådana sjöolyckor och tillbud till sjöss som berör fartyg som för svensk flagg, oavsett var i världen olyckan eller tillbudet inträffat.

I 4 § andra stycket LUO tas denna situation upp. I lagtexten hänvisas samtidigt till att vissa undantag kan göras med hänsyn till internationella överenskommelser. Några sådana undantag finns inte hänvisade till i olycksutredningsdirektivet. Utredningen föreslår därför en justering i paragraftexten så att den överensstämmer

med olycksutredningsdirektivets utformning, på så sätt att dels en bestämmelse införs i ett nytt andra stycke i 4 § LUO där det anges att en undersökning enligt lagen ska göras som berör fartyg som för svensk flagg, dels att hänvisningen till "svenskt fartyg" i 4 § andra stycket LUO tas bort.

I artikel 2.1 b) i direktivet hänvisas till "... medlemsstaternas territorialhav och inre vatten enligt definitionen i UNCLOS".

I sammanhanget kan även en jämförelse göras med IMO-koden, chapter 2.20. I punkt 2 i nämnda kapitel i koden anges att en stat med väsentligt intresse är den kuststat (coastal state) som är berörd av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss. Med kuststat menas vidare, enligt IMO-koden, chapter 2.3, en stat inom vars territorium – inklusive dess territorialhav – som en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss har inträffat. Även begreppet territorialhav definieras i IMO-koden, chapter 2.21, där i sin tur görs en hänvisning till regler i United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

I 4 § första stycket LUO finns bestämmelser som anger att undersökning enligt lagen ska göras "... i fråga om olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige".

Vad avser sjöolyckor får, enligt utredningens mening, i detta sammanhang avses det svenska sjöterritoriet enligt lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium och tillhörande förordning (1966:375) om beräkning av Sveriges sjöterritorium. Av 1 § i lagen anges följande.

Sveriges sjöterritorium omfattar inre vatten och territorialhavet. Det begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen.

Då detta motsvarar direktivets krav finns enligt utredningen inte skäl att föreslå någon tillägg i svensk rätt med anledning härav.

Däremot finns skäl att ta bort den begränsning som i nuläget anges i 4 § första stycket andra punkten LUO, dvs. att en undersökning av en olycka eller ett tillbud som berör ett utländskt fartyg inom Sveriges sjöterritorium enligt dagens bestämmelser endast får undersökas om det finns särskilda skäl härför.

Utredningen föreslår därför att 4 § första stycket andra punkten LUO stryks. Sammanfattningsvis ska alltså genom förslaget alla sjöolyckor i Sverige, oavsett fartygets flagg, kunna utredas.



För det som anges i *artikel 2.1 c)* "... är av annat väsentligt intresse för medlemsstaterna" finns inte någon motsvarighet i svensk lag eller förordning.

Utredningen föreslår därför även i denna del ett tillägg i 4 § LUO så att svensk lagstiftning anpassas till direktivet.

Begreppet "annat väsentligt intresse" finns inte direkt definierat i olycksutredningsdirektivet. I direktivets artikel 3.2 f) anges dock begreppet – *stat med väsentligt intresse* – som i sin tur hänvisar till IMO-koden. Med utgångspunkt i vad som anges i IMO-kodens chapter 2.20 – *Substantially interested state* (jfr. avsnitt 4.7.1 ovan) – finner utredningen att en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, utöver vad som i det ovanstående anförts angående regler om flaggstat och kuststat (jfr vad som angetts om artiklarna 2.1 a) och b) ovan), också är av väsentligt intresse för Sverige, om

- en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss medför att Sveriges miljö får svåra eller betydande skador,
- följderna av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss orsakar, eller hotar att orsaka, allvarlig skada för Sverige som stat, inklusive konstgjorda öar, installationer och konstruktioner som omfattas av svensk jurisdiktion,
- följderna av en sjöolycka medfört att svenska medborgare har avlidit eller erhållit allvarliga skador, eller
- en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss i annat fall föranleder ett betydande intresse för Sverige.

Utredningen föreslår att nämnda definition avseende väsentligt intresse i detta sammanhang, förs in i en ny paragraf, 4 b § LUO.

### *Artikel 2.2*

I artikel 2.2 finns bestämmelser som anger de situationer då direktivet *inte* ska tillämpas.

Aktuell referens i IMO-koden är chapter 6.2 och 7.1.

Vid en närmare jämförelse mellan 2.2 a)–e) i direktivet och 2 § 2 LUO konstaterar utredningen att följande skillnader föreligger.

## 2.2 a)

I artikel 2.2 a) anges följande.

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,

I 2 § 2 LUO anges endast att ”olyckor ska undersökas ... vid användningen av *handelsfartyg, fiskefartyg* eller *statsfartyg*”.

Eftersom det i svensk rätt endast anges vilka olyckor som ska undersökas är därmed de fartyg som inte räknas upp där – e-contrario – undantagna från undersökningen.

I förarbetena till lagen (prop. 1989/90:104 s. 35) anges att reglerna i 2 § 2 LUO också omfattar händelser som berör statsfartyg. Statsfartyg definieras därefter i dessa förarbeten enligt följande.

Fartyg som används endast för statsändamål och inte för affärsdrift. Till statsfartyg räknas bl.a. örlogsfartyg, isbrytare och statliga forskningsfartyg.

Vad avser statsfartygen så skiljer sig direktivet således från LUO. Direktivet undantar undersökning av statsfartyg, medan LUO anför att statsfartyg ska undersökas.

Enligt utredningens mening är direktiven att anse som minimikrav för medlemsländerna.

I sammanhanget kan vidare hänvisas till artikel 21 i olycksutredningsdirektivet där medlemsstaterna ges möjlighet att vidta ytterligare sjösäkerhetsåtgärder som inte omfattas av direktivet, 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 (jfr avsnitt 4.24).

Utredningen anser därför i denna del att det inte finns skäl att begränsa den svenska lagstiftningen till att inte omfatta undersökning av statsfartyg. Skäl till ändring av lag eller förordning föreligger därför inte i denna del.

## 2.2 b)

I artikel 2.2 b) anges följande.

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

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

Svenska bestämmelser innehåller inte de begränsningar avseende handelsfartygen som anförs ovan utan anger att undersökning ska ske av handelsfartyg över huvud taget, oavsett antalet passagerare, dvs. även de fartyg som räknas som handelsfartyg därför att de används kommersiellt men som medför färre än tolv passagerare omfattas av undersökningsskyldigheten i 2 § 2 LUO.

På sätt som anförts ovan avseende 2.2 a) anser utredningen att skäl till ändring av lag eller förordning inte föreligger i denna del.

## 2.2 c)

I artikel 2.2 c) anges följande.

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

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

Av 1–2 §§ lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium framgår följande.

1 § Sveriges sjöterritorium omfattar inre vatten och territorialhavet. Det begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen.

2 § Till inre vatten räknas

a) insjöar, vattendrag och kanaler;

b) vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär och intill räta linjer som regeringen bestämmer.

Artikel 2.2 c) ovan begränsar direktivets tillgänglighet till att inte avse fartyg som är avsedda för och trafikerar inre vattenvägar (*inland waterways*).

Någon motsvarande begränsning finns inte i svensk lagstiftning. Utredningen finner inte heller skäl att föreslå införandet av sådana regler.

I enlighet med vad som anförts ovan angående 2.2 a) finner utredningen därför inte skäl att föreslå ändring i lag eller förordning i denna del.

#### 2.2 d)

I artikel 2.2 d) anges följande.

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

d) fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter,

Svenska bestämmelser innehåller inte de begränsningar avseende fiskefartygen som anförts ovan utan anger att undersökning ska ske av fiskefartyg över huvud taget, även om fartyget understiger 15 meter.

På sätt som anförts ovan avseende 2.2 a) anser utredningen att skäl till ändring av lag eller förordning inte föreligger i denna del.

#### 2.2 e)

I artikel 2.2 e) anges följande.

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

e) fasta oljeborrplattformar till sjöss.

I 2 § 4 LUO finns bestämmelser om andra allvarliga olyckor än olyckor avseende luftfart, sjö, järnväg och vägtrafik. I bestämmelsen anges att sådana andra allvarliga olyckor ska undersökas enligt följande.

--- om de har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller

b) omfattande skador har uppkommit på egendomen eller i miljön.

Exempel på sådana olyckor är bl.a. olyckor som inträffat genom brand, ras, översvämning, explosion eller utflöde av skadliga ämnen (prop. 1989/90:104 s. 36).

Eventuella framtida svenska oljeborrplattformar torde kunna omfattas av dessa bestämmelser. Skäl att ändra/komplettera lag eller förordning i denna del föreligger inte.

#### 4.7 Definitioner (artikel 3)

**Utredningens förslag:** Artikel 3 föranleder införandet av en ny paragraf, 2 a §, i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor innehållande nya definitioner av olika typer av *sjöolyckor*, där

- *en mycket allvarlig sjöolycka* definieras som en olycka som innebär att fartyget har försvunnit, att en eller flera människor har avlidit, eller att allvarlig skada har uppkommit på miljön,
- *en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka* definieras som att flera människor blivit allvarligt skadade, att fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador, eller att fartyget har övergetts i sjön,
- *en allvarlig sjöolycka* definieras som
  - dels* en olycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, medför att
    - fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, vilket medför fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller utgör ett oskäligt hot mot miljön,
    - skada har uppkommit på miljön, eller
    - fartyget råkat ut för ett maskinhaveri som medfört bogsering eller assistans från land,
  - dels* när en eller flera personer har försvunnit från fartyget,
- *annan sjöolycka* definieras som en sjöolycka som varken utgör en mycket allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka eller en allvarlig sjöolycka, och
- *tillbud till sjöss* definieras som en händelse eller flera händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av sådana fartyg som anges i 2 § 2 LUO, som inte utgör en sjöolycka, och där händelserna har utsatt eller, om händelserna inte undvikits, skulle ha utsatt fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.

Slutligen föranleder artikel 3 i direktivet att det införs ett allmänt stadgande i den nya paragrafen där det anges att definitionerna gäller under förutsättning att händelsen eller händelserna som förorsakat olyckan eller tillbudet inte orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, person eller miljön.

#### **4.7.1 Definitioner enligt olycksutredningsdirektivet och IMO-koden m.m.**

Aktuella definitioner anges i artikel 3 i direktivet. Artikeln och den del av IMO-koden m.m. som hänvisas till i detta sammanhang har följande innehåll.

##### *Artikel 3.1 – IMO-koden*

I detta direktiv avses med ---

--- IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss: den 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).

Med denna hänvisning avses, enligt utredningens uppfattning, den nya antagna koden Resolution MSC. 255(84), 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), antagen den 16 maj 2008, (jfr MSC-MEPC.3/Cirk 2 och 3).

##### *Artikel 3.2 a)–f)*

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

*a) sjöolycka*

## IMO-koden, chapter 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.

## IMO-koden, chapter 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.

*b) mycket allvarlig olycka*

## IMO-koden, chapter 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.

*c) tillbud till sjöss.*

## IMO-koden, chapter 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.

*d) säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss*

IMO-koden, chapter 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.

*e) stat med ansvar för utredningen*

IMO-koden, chapter 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

*f) stat med väsentligt intresse*

IMO-koden, chapter 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).

Angående begreppet *coastal State* (.2 ovan), jfr IMO-koden, chapter 2.3:

A *coastal State* means a State in whose territory, including its territorial sea, a marine casualty or marine incident occurs.

### Artikel 3.3 – allvarlig olycka

I detta direktiv avses med ---

--- 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.

### Cirkulär MSC-MEPC.3/Circ.3:

*Serious casualties* are casualties to ships which do *not* qualify as *very serious casualties* and which involve a fire, explosion, collision, grounding, contact, heavy weather damage, ice damage, hull cracking, or suspected hull defect, etc., resulting in:

- immobilization of main engines, extensive accommodation damage, severe structural damage, such as penetration of the hull under water, etc., rendering the ship unfit to proceed (the ship is in a condition, which does not correspond substantially with the applicable conventions, presenting a danger to the ship and the persons on board or an unreasonable threat of harm to the marine environment), or
- pollution (regardless of quantity); and/or
- a breakdown necessitating towage or shore assistance.

### Angående begreppet *very serious casualties*:

*Very serious casualties* are casualties to ships which involve total loss of the ship, loss of life, or severe pollution, the definition of which, as agreed by the Marine Environment Protection Committee at its thirty-seventh session (MEPC 37/22, paragraph 5.8), is as follows:

Severe pollution. is a case of pollution which, as evaluated by the coastal State(s) affected or the flag Administration, as appropriate, produces a major deleterious effect upon the environment, or which would have produced such an effect without preventive action.

*Artikel 3.4*

I detta direktiv avses med ---

--- IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor: de riktlinjer som återges i IMO-församlingens resolution A.987(24) av den 1 december 2005, som godkändes av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.

*Artikel 3.5*

I detta direktiv avses med ---

--- ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg: fartyg i enlighet med definitionerna i artikel 2 i direktiv 1999/35/EG.

*Artikel 3.6*

I detta direktiv avses med ---

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

## Resolution A.861(20):

4.1 Voyage data recorder (VDR) means a complete system, including any items required to interface with the sources of input data, for processing and encoding the data, the final recording medium in its capsule, the power supply and dedicated reserve power source.

*Artikel 3.7*

I detta direktiv avses med ---

--- 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.

#### 4.7.2 Definitioner enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

I svensk rätt förekommer en definition avseende begreppet sjöolyckor i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) som är mer begränsad i sin utformning än olycksutredningsdirektivets definition. Av 2 § första stycket framgår följande.

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

---

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

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller övergetts i sjön, ---

Den svenska definitionen av *sjöolyckor* stämmer således inte överens med definitionen i direktivet. Bl.a. föreligger en skillnad i det i LUO angivna kravet på att "flera människor" ska ha avlidit eller blivit allvarligt skadade för att olyckan ska undersökas (som regel ett krav på minst fem personer enligt förarbetena till LUO; prop. 1989/90:104 s. 35), jämfört med direktivets motsvarande krav på *en* människa.

Vidare finns det i svensk lagstiftning inte någon specifik definition av begreppen *mycket allvarlig sjöolycka*, *allvarlig sjöolycka* respektive *annan sjöolycka*. Dessutom tillkommer i direktivet ett förtydligande av begreppet *tillbud till sjöss* som skiljer sig från svenska bestämmelser. Utredningsskyldigheten i artikel 5 hänvisar till dessa begrepp (se vidare avsnitt 4.9).

Mot bakgrund härav föreslår utredningen att tillägg i LUO i flera delar angående definitioner av begrepp i anslutning till sjöolyckor ska införas.

De i LUO införda definitionerna ska följa utformningen av IMO-koden MSC.255(84) på sätt som redogjorts ovan i avsnitt 4.7.1.

Det bör vidare i sammanhanget framhållas att det i chapter 6 i IMO-koden uppställs ett krav på att mycket allvarliga sjöolyckor ska utredas (requirement to investigate) medan det i chapter 17 (i den rekommenderade delen av koden) sägs att andra olyckor än

mycket allvarliga bör utredas om en utredning kan förhindra en upprepning.

Definitionerna i LUO föreslås få följande utformning och innehåll.

#### *Mycket allvarlig sjöolycka*

Utredningen föreslår med anledning härav att en ny paragraf, 2 a §, med ovan nämnda definitioner förs in i LUO.

Paragrafen innehåller inledningsvis bestämmelser där begreppet *mycket allvarlig sjöolycka* definieras på så sätt att

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

Dessa delar motsvarar olycksutredningsdirektivets bestämmelse i artikel 3.2 b) samt IMO-koden chapter 2.22.

Angående situationen att en eller flera människor har avlidit får utredningen framhålla att ett eller flera sådana dödsfall ska medföra en undersökning enligt lagen enbart då ett dödsfall är knutet till *driften* av fartyget, enligt grundförutsättningen i 2 § 2 LUO (jämför avsnitt 4.6, rubrik artikel 2.2.a).

Även reglerna om rapporteringsskyldigheten i 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009) avseende människor som avlidit, är knutna till *driften* av fartyget.

Härigenom menas exempelvis att om en person som har avlidit ombord på ett fartyg av naturliga orsaker – t.ex. genom en sjukdom som skulle ha kunnat drabba den enskilde även i andra sammanhang – inte ska föranleda en undersökning enligt LUO på grund av att dödsfallet inte har något att göra med fartygets drift.

Vidare kan olyckor då passagerare ombord på färjor och liknande fartyg faller överbord, inte anses hänga samman med *driften* av fartyget om det inte funnits tekniska brister som orsakat fallet. Till sistnämnda typ av olyckor hör också sådana som kan inträffa på fartyg vid varvsbesök eller liknande.

Vad gäller begreppet *allvarlig skada på miljön* i denna definition ska, som ovan nämnts, definitionen av allvarlig miljöförstörelse i Marine Environment Protection Committee (MEPC 37/22, paragraph 5.8) följas där det bl.a. anges att allvarlig miljöförstöring innebär en omfattande skadlig inverkan på miljön eller skulle ha

inneburit en sådan inverkan om inte förebyggande åtgärder vidtagits.

*Olycka som likställs med mycket allvarlig sjöolycka*

I artikel 5.1 i olycksutredningsdirektivet anges att vid en mycket allvarlig sjöolycka *ska* en utredning (undersökning) göras (se vidare avsnitt 4.9). I den nu gällande svenska bestämmelsen som stadgar när en sådan undersökning *ska* ske, 2 § 2 LUO, anges dock ett flertal situationer som går utöver nämnda definition enligt olycksutredningsdirektivet. På sätt som tidigare anförts angående andra delar av betänkandet (jfr bl.a. avsnitt 4.6 angående artikel 2.2. a)) vill utredningens framhålla att direktivet är att anse som ett minimikrav för medlemsländerna och att det t.ex. därmed inte finns skäl att begränsa den svenska lagstiftningen när denna omfattar ett större område av undersökningar än vad direktivet tar upp. Utredningen anser därför att även de situationer som i nuläget finns angivna i 2 § 2 LUO och som det inte finns motsvarigheter till i olycksutredningsdirektivets definition av mycket allvarlig sjöolycka ovan, ska likställas med en sådan olycka. Detta innebär att en undersökning enligt denna lag även *ska* göras av sådana olyckor.

I den föreslagna nya paragrafen, 2 a §, förs därmed också in en definition angående en sådana *olycka som likställs med mycket allvarlig sjöolycka*. Denna avser följande situationer; att

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

Med *skador på egendom* som inte transporterats med fartyget menas enligt utredningen att *materiella skador* har uppstått. Exempel på sådana skador är skador som uppstått på olika installationer i farleder, hamnar eller andra vattenområden, såsom fyrar, pirar, vindkraftverk, broar, slussar, kajer med lasthanteringsutrustning etc.

Vad avser begreppet materiell skada i detta sammanhang kan utgåas från vad som framgår av artikel 3.2 a) olycksutredningsdirektivet och chapter 2.16 i IMO-koden. I sistnämnda del definieras materiell skada i anslutning till en sjöolycka som något

som innebär en påtaglig inverkan på vad som är kännetecknande för fartygets drift, prestanda eller konstruktion, något som fordrar en större reparation eller utbyte av en större komponent eller flera komponenter, eller något som innebär att ett fartyg eller marin infrastruktur förstörs, och som allvarligt kan riskera säkerheten på fartyget, ett annat fartyg eller en person.

Är en sådan materiell skada således dessutom *omfattande* ska enligt utredningen den händelsen som föranlett skadan likställas med en mycket allvarlig sjöolycka.

För att utgöra en sådan omfattande materiell skada bör, enligt utredningen, fartyget inte anses vara sjövärdigt (fartygets sjövärdighet i teknisk eller inskränkt mening, (jfr 2 kap. 1 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364)) och dessutom i ett sämre skick än vad som anges nedan under rubriken *Allvarlig sjöolycka*.

Utredningen har valt att utforma paragrafen på så sätt att först definiera en mycket allvarlig sjöolycka för att på detta sätt markera att detta också utgör olycksutredningsdirektivets och IMO-kodens krav, och därefter definiera sådana olyckor som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka. I båda fallen *ska* en undersökning enligt lagen alltså ske (jfr avsnitt 4.9).

#### *Allvarlig sjöolycka*

I den nya paragrafen föreslås vidare en definition av begreppet en allvarlig sjöolycka. Med detta menas en olycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed, där händelser såsom t.ex. brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, innebär att

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

Definitionen har utformats i enlighet med artikel 3.3 i olycksutredningsdirektivet och cirkulär MSC-MEPC.3/Circ.3 från IMO:s sjösäkerhetskommitté och kommittén för skydd av den marina miljön av den 18 december 2008.

I utredningens författningsförslag om definitionen i denna del anges som förutsättning att *fartyget* inte är i sådant *skick* "... att det uppfyller gällande säkerhetskrav". Härigenom menas det som anförs i Cirkulär MSC-MEPC.3/Cirk.3 (se ovan under rubriken *Artikel 3.3 – allvarlig olycka*) att fartyget inte är i sådant skick som huvudsakligen motsvarar det som anges i tillämpliga konventioner och där som exempel på dessa situationer har angetts, följande; att huvudmotorer satts ur funktion, att det föreligger omfattande skador på utrymmen i fartyget, att det uppstått ett hål i skrovet under vattenytan, allt innebärande att det inte är lämpligt att fortsätta med fartyget.

Utöver detta anser utredningen att även den situationen att *en eller flera människor har försvunnit* från fartyget ska anses vara en allvarlig sjöolycka. Denna situation omfattas inte av ovannämnda definition, utan omfattas i stället av den allmänna definitionen av sjöolycka som anges nedan under rubriken *Annan sjöolycka*. Utredningen anser ändå att en sådan händelse är så pass allvarlig att den åtminstone ska ses som en allvarlig sjöolycka. Försvinnandet eller försvinnandena ska naturligtvis även i detta sammanhang vara knutna till fartygets drift. Det är således enbart i de fall där en koppling kan göras mellan driften av fartyget och dessa försvinnanden som, enligt utredningens mening, den uppkomna situationen att en eller flera människor har försvunnit från fartyget ska anses utgöra en allvarlig sjöolycka.

#### *Annan sjöolycka*

Utredningen föreslår också en definition av begreppet *annan sjöolycka*. Härmed menas en sjöolycka som varken utgör en mycket allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs härmed eller en allvarlig sjöolycka.

Sistnämnda definitioner omfattar enbart de situationer som angetts ovan. Definitionen av *annan sjöolycka* innefattar därmed alla övriga, mindre allvarliga, sjöolyckor.

I olycksutredningsdirektivets allmänna definition av sjöolycka i artikel 3.2 a), som i sin tur hänvisar till chapter 2.9 i IMO-koden, räknas en rad situationer upp som allmänt sett utgör en sjöolycka. Enligt utredningen kan övervägande delar av vad som anges i denna definition sorteras in i respektive definition angående en mycket

allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs härmed eller en allvarlig sjöolycka.

En situation som inte omfattas av nämnda definition är att *en* människa blivit allvarligt skadad.

Enligt utredningen ska en sådan händelse således i stället omfattas av definitionen *annan sjöolycka*.

I definitionen av sjöolycka anges även uttryckligen situationen att ett fartyg "förmodas vara försvunnet" ("presumed loss of a ship"). Enligt utredningens mening ska denna del läsas samman med situationen att ett fartyg verkligen *har* försvunnit och således ses som en mycket allvarlig sjöolycka.

### *Tillbud till sjöss*

I paragrafen föreslås också en ändrad definition av begreppet *tillbud till sjöss* så att den överensstämmer med olycksutredningsdirektivets artikel 3.2 c) samt IMO-koden chapter 2.10.

Tillbud till sjöss definieras som en händelse eller flera händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av sådana fartyg som anges i 2 § 2 LUO, som inte utgör en sjöolycka, och där händelserna har utsatt eller, om händelserna inte undvikits, skulle ha utsatt fartyget, personer ombord och/eller utanför fartyget, eller miljön för fara.

Till följd av den ändrade definitionen tillbud till sjöss föreslår utredningen även vissa följdjusteringar i 2 § LUO.

### *Övrigt*

Artikel 3 i olycksutredningsdirektivet innebär att i den nya paragrafen 2 a § införs ett allmänt stadgande där det anges att definitionerna gäller under förutsättning att händelsen eller händelserna som förorsakat olyckan eller tillbudet inte orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, person eller miljön.

Angående artikel 3.5, avseende ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg, finns motsvarande bestämmelser i svensk rätt i 4 a § tredje stycket LUO.

Angående definition till följd av artikel 3.2 f) "stat med väsentligt intresse" se avsnitt 4.6 ovan.



## 4.8 Säkerhetsutredningens status (artikel 4)

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse införs i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO), 1 a §, där det klargörs att en undersökning av olyckor enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor samt enligt förordningen knuten till lagen utgör en säkerhetsutredning enligt artikel 4 i olycksutredningsdirektivet.

8 § FUO justeras så att den hänvisning som finns i paragrafen i stället görs till den nya IMO-koden, MSC.255(84).

Artikeln föranleder inte i övrigt någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 4.1–2 i direktivet anger regler om säkerhetsutredningens status.

Referens i IMO-koden är chapter 8, 16 och 24.

Av artikeln framgår följande.

### *Artikel 4.1*

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.

I svensk rätt finns motsvarande regler i 1 och 6 §§ LUO som har följande utformning.

1 § Denna lag innehåller föreskrifter om undersökning från säkerhets-synpunkt av olyckor och tillbud till olyckor.

6 § Syftet med en undersökning enligt denna lag skall vara att

1. så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till olyckan eller tillbudet som skador och effekter i övrigt,

2. ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av olyckan eller tillbudet eller att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud,

3. ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med olyckan eller tillbudet och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

Utöver nämnda bestämmelser finns regler i 7–10 §§ LUO om bl.a. undersökningens genomförande m.m.

För tydlighets skull införs inledningsvis en ny bestämmelse i FOU där det anges att en undersökning av olyckor enligt LUO och FOU utgör en sådan säkerhetsutredning som anges i artikel 4 i olycksutredningsdirektivet.

Undersökningar som utförs enligt vad som anförs ovan ska enbart ta sikte på säkerhetsfrågor och är oberoende av parallella utredningar. Artikeln föranleder enligt utredningens mening inte något ytterligare förslag till förändring i lag eller förordning.

#### *Artikel 4.2*

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.

I svensk rätt finns motsvarande regler i 7 § LUO och 8 § FOU. Bestämmelserna har följande innehåll i relevanta delar.

#### 7 § LUO:

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag skall, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av olyckan eller tillbudet och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen. Vid tillämpningen av första stycket skall dock alltid iaktas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

#### 8 § FOU:

--- Om en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta den av Internationella sjöfartsorganisationen den 27 november

1997 antagna resolutionen A.849(20) (koden för utredning av sjöolyckor), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Hänvisning sker således i paragrafen till IMO-resolution A.849(20) (jfr punkterna 5.2 och 6.5).

Till övervägande delar finns således motsvarande bestämmelser redan i svensk rätt. En justering ska dock göras av nämnda paragraf i FOU där en hänvisning ska ske till den nya IMO-koden, MSC.255(84), i stället.

#### 4.9 Utredningsskyldighet (artikel 5)

**Utredningens förslag:** I 2 § 2 första stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) förs in regler där det klargörs,

– *dels* att vid en *mycket allvarlig* sjöolycka, samt vid *en olycka som likställs härmed*, ska en undersökning enligt lagen göras,

– *dels* att vid *en allvarlig* sjöolycka samt vid *annan sjöolycka*, får en undersökning göras.

Samtidigt förs i paragrafen in en regel som stadgar att vid en allvarlig sjöolycka ska inledningsvis en preliminär bedömning göras i syfte att utreda om en säkerhetsutredning sedan ska inledas eller inte. En bestämmelse förs in i paragrafen, som tydliggör att, vid sådan preliminär bedömning – och vid bedömning om en utredning angående annan sjöolycka, eller ett tillbud till sjöss, ska inledas eller inte – ska beaktas i vilken mån utredningens resultat kan förhindra framtida olyckor eller tillbud.

En ny bestämmelse förs in i 2 § tredje stycket LUO angående *tillbud till sjöss*. I detta stycke anges,

– *dels* att tillbud till sjöss som skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed ska undersökas,

– *dels* att tillbud till sjöss som skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka, får undersökas. Samtidigt görs en följdändring i paragrafens andra stycke.

I 7 § LUO förs in en bestämmelse som anger att när undersökningar av sjöolyckor enligt lagen (säkerhetsutredningar) utförs ska den gemensamma metoden för utredning av sjöolyckor till sjöss enligt förordning EG nr XX/20XX följas.

Metoden kommer att antas genom en kommissionsförordning.<sup>1</sup>

En kompletterande bestämmelse införs i 13 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) som reglerar tidpunkten för inledandet och avslutandet av säkerhetsutredningen.

I 13 § FUO förs också in regler om anmälningsskyldighet i enlighet med artikel 17.3 och bilaga II i olycksutredningsdirektivet.

I artikel 5 i olycksutredningsdirektivet finns regler om utredningsskyldighet.

Referens i IMO-koden är chapter 6.

Av direktivet framgår följande.

#### Artikel 5.1

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 Unclos, oberoende av de olycksdrabbade fartygens flagg, eller

c) som är av väsentligt intresse för medlemsstaten, oavsett olycksplatsen och de olycksdrabbade fartygens flagg.

#### Artikel 5.2

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

<sup>1</sup> Enligt uppgift till utredningen genom sammanträde i kommissionens genomförandekommitté, COSS den 20-21 april 2010.

säkerhetsutredningen kan bidra till att förhindra framtida olyckor och tillbud.

I svensk rätt finns bestämmelser på detta område i 4 § LUO. Paragrafen har följande innehåll.

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

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud som berör ett svenskt fartyg --- skall göras även när olyckan eller tillbudet har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. ---

På sätt som redovisas i avsnitt 4.6 föreslår utredningen att svensk lagstiftning anpassas till utformningen av artikel 2.1 i olycksutredningsdirektivet så att det klart framgår när undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss ska respektive får ske. Härigenom slås direktivets tillämpningsområde fast.

Utredningen noterar att tillämpningsområdet också anges i artikel 5.1 i samband med den i direktivet stadgade skyldigheten att utreda en mycket allvarlig sjöolycka, medan tillämpningsområdet inte uttryckligen återges i artikel 5.2, avseende allvarlig och annan sjöolycka respektive tillbud till sjöss.

Enligt utredningens mening ska direktivets tillämpningsområde även omfatta sistnämnda olyckor och tillbud.

Enligt utredningen ska det vidare i 2 § 2 LUO föras in bestämmelser där det klargörs vilka *typer av sjöolyckor* som ska undersökas respektive *får* undersökas.

Dessutom föreslås att det i detta sammanhang klargörs när en preliminär bedömning *ska* göras i syfte att utreda om en undersökning enligt lagen ska ske eller inte.

Slutligen föreslås klargörande regler angående *tillbud till sjöss* och när sådana tillbud *ska* respektive *får* undersökas.

Mot bakgrund härav föreslår utredningen att 2 § 2 LUO ska få följande utformning.

Olyckor av allvarlig art som omfattas av regler om undersökning enligt denna lag är följande.

----

2. Sjöolyckor: Olyckor till följd av en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg, där

- a) olyckor som ska undersökas är – en mycket allvarlig sjöolycka samt en olycka som likställs härmed, och
- b) olyckor som får undersökas är – en allvarlig sjöolycka samt annan sjöolycka.

----  
Tillbud till olyckor som avses i första stycket 2 (tillbud till sjöss) ska undersökas enligt denna lag om tillbudet skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs därmed.

Tillbud till sjöss får undersökas om tillbudet skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka.

Härigenom klargörs att en undersökning enligt lagen *ska* göras *dels* vid en *mycket allvarlig* sjöolycka, samt *dels* vid *en olycka som likställs härmed*.

En undersökning enligt lagen *får* enligt utredningen göras *dels* vid *en allvarlig* sjöolycka samt *dels* vid *annan sjöolycka*.

En preliminär bedömning *ska* dock enligt utredningens förslag göras vid en allvarlig sjöolycka, i syfte att utreda om en säkerhetsutredning sedan ska inledas eller inte.

Vad avser annan sjöolycka ska inte en motsvarande preliminär bedömning göras. I detta fall ska utredningsorganet avgöra om en undersökning ska genomföras eller inte.

En ny bestämmelse förs in i 2 § tredje stycket LUO angående *tillbud till sjöss*. I detta stycke anges,

- *dels* att tillbud till sjöss som skulle ha kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed *ska* undersökas,
- *dels* att tillbud till sjöss som skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka, *får* undersökas. Samtidigt föreslås en följdändring i paragrafens andra stycke.

Vid nämnda preliminära bedömning angående allvarlig sjöolycka samt vid bedömningen om en olycksundersökning ska göras eller inte angående en annan sjöolycka eller tillbud till sjöss, ska beaktas *dels* hur allvarlig olyckan eller tillbudet är, *dels* vilken typ av fartyg och last som berörs, *dels* i vilken mån utredningens resultat kan förhindra framtida olyckor eller tillbud.

För att framhålla vikten av det sistnämnda föreslår utredningen att en bestämmelse härom förs in i 2 § 2. tredje stycket LUO.

Angående definitionerna av begreppen ovan se vidare avsnitt 4.7.2 och den föreslagna nya paragrafen 2 a § LUO .

Om utredningsorganet vid sådan preliminär bedömning av en allvarlig sjöolycka samt vid bedömningen om en olycksundersökning ska göras eller inte angående en annan sjöolycka eller tillbud till sjöss, beslutar att inte genomföra en olycksundersökning ska, enligt direktivet, en – vid en allvarlig olycka – notering och en anmälan härom göras i enlighet med vad som anges i artikel 17.3 och bilaga II till olycksutredningsdirektivet.

Regler om dessa anmälningskyldigheter föreslås införas i 13 § FOU.

### *Artikel 5.3*

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.

Regler som omfattar innehållet i denna artikel finns i 7 § LUO och i 8 § FOU (se bl.a. avsnitt 4.8).

En hänvisning finns i 8 § FOU till IMO-resolution A.849 (20). Denna hänvisning ska numera ändras till den nu gällande IMO-koden MSC.255(84). Skäl till ytterligare ändring i lag eller förordning föreligger inte i denna del.

### *Artikel 5.4*

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.

I förordning EG nr 1406/2002 anför följande.

Artikel 2; *Uppgifter* För att säkerställa att de mål som anges i artikel 1 uppnås på ett lämpligt sätt skall byrån utföra följande uppgifter:

---  
e) Den skall underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen vid utarbetandet, med beaktande av medlemsstaternas olika rättssystem, av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor i enlighet med internationellt överenskomna principer, vid tillhandahållande av stöd till medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor och vid analys av befintliga olycksrapporter.

Bestämmelser om att undersökningar av olyckor ska följa en viss gemensam europeisk metodik saknas i svensk rätt.

Arbetet med denna "common accident investigation methodology" pågår alltjämt. Metoden har utvecklats av en grupp av nationella experter (CTG-CMAI) med hjälp av European Maritime Safety Agency (EMSA) och i samarbete med Europeiska kommissionen. Kommissionen presenterar därefter vid möte genom dess genomförandekommitté, COSS, den 20–21 april 2010 förslaget om gemensam utredningsmetodik. Kommissionen har i underlaget inför mötet anfört att denna utredningsmetodik borde vara tillämplig vid den tidpunkt som bestämts för medlemsstaterna att senast införliva olycksutredningsdirektivet, dvs. den 17 juni 2011.

Arbetet med den aktuella bestämmelsen pågår således.

Enligt utredningen anges i artikeln att utredarna får avvika från metoden "... i specifika fall, när detta enligt deras yrkesmässiga bedömning i nödvändig omfattning kan motiveras, och om det är nödvändigt för att nå utredningssyftet."

Utredningen finner skäl att föra in en bestämmelse i 7 § LUO där det anges att när undersökningar av sjöolyckor enligt lagen (säkerhetsutredningar) utförs ska den gemensamma metoden för utredning av sjöolyckor till sjöss som har tagits fram med stöd av artikel 2 e) i förordning EG nr 1406/2002 följas. I 7 § LUO föreslås en direkt hänvisning till den förordning som kommissionen beslutar om efter sammanträde i kommissionens genomförandekommitté, COSS, den 20–21 april 2010.



*Artikel 5.5*

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.

Motsvarande regel om tidpunkten för inledande av säkerhetsutredningen saknas i svensk rätt.

Däremot föreligger bestämmelser om när utredningen ska vara slutförd i 13 § FOU, där det anges följande.

Statens haverikommission skall slutföra undersökningen snarast möjligt och om möjligt inom tolv månader från dagen för olycka eller tillbudet.

Mot denna bakgrund finns skäl att införa en kompletterande bestämmelse i FOU som reglerar tidpunkten för inledandet och avslutandet av säkerhetsutredningen (jfr avsnitt 4.19).

Att observera är att direktivet inte innehåller några bestämmelser som reglerar tiden för inledande och avslutande av den preliminära bedömning som ska ske enligt artikel 5.2. Inte heller innehåller direktivet bestämmelser som reglerar tidsramen för bedömningen om en undersökning ska ske eller inte angående annan sjöolycka eller tillbud till sjöss enligt samma artikel. Enligt utredningens mening ligger det i sakens natur att en inledande/preliminär bedömning ska göras snarast möjligt i syfte att bedöma huruvida det är aktuellt med att inleda en olycksundersökning eller inte. Några skäl att föreslå närmare regler i denna del föreligger inte.

#### 4.10 Underrättelseskyldighet (artikel 6)

**Utredningens förslag:** Artikel 6 föranleder ett tillägg i 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009, SjöL) där det anges att bestämmelsen även ska gälla för ”befälhavare på utländskt handelsfartyg på svenskt territorium”. Artikeln medför inte någon ändring i lag eller förordning i övrigt.

Artikel 6 i olycksutredningsdirektivet har följande innehåll.

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.

I svensk rätt anges följande i 20, 21 och 25 §§ förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO). Av dessa bestämmelser framgår följande.

**Rapportering om inträffade olyckor m.m.**

20 § Rapportering enligt --- 6 kap. 14 § första eller andra stycket sjölagen (1994:1009) skall omedelbart göras till tillsynsmyndigheten.

--- En muntlig rapport skall så snart som möjligt följas av en skriftlig rapport.

En befälhavare på ett svenskt --- handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg --- skall på begäran av tillsynsmyndigheten rapportera även i andra fall än som avses i första stycket, om en olycka eller ett tillbud har inträffat eller kan antas ha inträffat som kan vara av betydelse för --- sjösäkerheten ---.

Närmare föreskrifter om rapportering enligt första eller andra stycket får meddelas av tillsynsmyndigheten efter samråd med Statens haverikommission.

**Underrättelser om inträffade olyckor m.m.**

21 § Om en polismyndighet får kännedom om att det har inträffat en olycka som anges i 2 § första stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall myndigheten omedelbart underrätta tillsynsmyndigheten eller, i fall som avses i 2 § första stycket 4 samma lag, Statens haverikommission.

Om en polismyndighet får kännedom om att en olycka med ett fritidsfartyg har inträffat, skall myndigheten omedelbart underrätta Transportstyrelsen, om olyckan har medfört att någon har avlidit eller fått svår kroppsskada.

Vad som sägs i första och andra styckena om polismyndighet gäller i fråga om fartygsolyckor även Tullverket och Kustbevakningen.

---

25 § Tillsynsmyndigheten skall genast underrätta Statens haverikommission om olyckor och tillbud som avses i 24 §. Myndigheten skall också, om Haverikommissionen bestämmer det, underrätta Haverikommissionen om andra olyckor och tillbud som kan antas vara av betydelse för --- sjösäkerheten ---.

Även i 6 kap. 14 § SjöL (1994:1009) finns bestämmelser om underrättelseskyldighet (jfr 20 § FUO ovan). Denna paragraf har följande innehåll.

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

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller
8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

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

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

I 7 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg finns angivet särskilda åtgärder mot förorening och där-  
ibland regler om rapportering. Av paragrafen framgår följande.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om skyldighet

1. att rapportera utsläpp av skadliga ämnen och händelser som innebär risk för förorening,
2. att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa utsläpp av skadliga ämnen.

I 7 kap. 2 § 5. fartygssäkerhetslagen (2003:364) anges vidare angående bemyndiganden avseende sjövärdighet m.m. följande  
2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

---

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att
  - a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),
  - b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

- c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, och
- d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.

Härutöver finns föreskrifter om rapportering och anmälnings-skyldighet i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1991:5) om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring (med ändringsföreskrifter i bl.a. SJÖFS 2008:33).

Begreppet ”berörda parter” i artikel 6 i olycksutredningsdirektivet innebär, enligt utredningen, att en medlemsstat ska kunna ålägga bl.a. en befälhavare att utan dröjsmål underrätta landets utredningsorgan om alla uppkomna olyckor och tillbud som omfattas av direktivet. Som nämnts ovan ska, genom olycksutredningsdirektivet, alla sjöolyckor och tillbud till sjöss inom Sveriges sjöterritorium, oavsett flagg, kunna utredas (jfr avsnitt 4.6 angående artikel 2.1 i direktivet). Detta innebär i sin tur att även befälhavare på utländska fartyg ska kunna åläggas att lämna underrättelser på sätt som redovisats ovan.

Eftersom 6 kap. 14 § SjöL endast innehåller bestämmelser avseende befälhavare ombord på ett svenskt fartyg föreslår utredningen att ett tillägg i denna paragraf ska göras så att regeln även omfattar en rapporteringsplikt för befälhavare på ett utländskt handelsfartyg på svenskt territorium.

Utredningen anser i övrigt att svensk gällande rätt på detta område uppfyller olycksutredningsdirektivets och IMO-kodens krav på underrättelseskyldighet. Sammantaget finns, mot bakgrund härav, inte skäl att föreslå någon ytterligare justering i lag eller förordning i denna del.

#### **4.11 Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar (artikel 7)**

**Utredningens förslag:** I 8 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) införs följande bestämmelser.

Varje sjöolycka eller tillbud till sjöss ska som huvudregel vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat i den Europeiska unionen.

Statens haverikommission får, efter överenskommelse med berörda stater, utan att det påverkar Sveriges skyldigheter enligt Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG och internationell rätt, överlåta ledningen av en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller särskilda uppgifter som rör undersökningens genomförande, till

- en annan medlemsstat i den Europeiska unionen, eller
- ett berört tredjeland som omfattas av koden för utredning av sjöolyckor och som är en flaggstat, kuststat eller en stat med annat väsentligt intresse.

Vid en undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss ska annan medlemsstat i den Europeiska unionen med väsentligt intresse ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som Statens haverikommission, samt ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad av haverikommissionen.

Artikel 7 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar.

Referenser i IMO-koden är chapter 6.2, 7, 9, 10 och 23.4. Artikeln har följande innehåll.

#### *Artikel 7.1*

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.

#### *Artikel 7.2*

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.

#### *Artikel 7.3*

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.

#### *Artikel 7.4*

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.

I svensk rätt finns regler som omfattar innehållet i denna artikel i 7 § andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och i 8 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO).

I den sistnämnda paragrafen regleras samarbete mellan Statens haverikommission och utländska myndigheter. Paragrafen hänvisar till IMO-resolution A.849 (20) (jfr punkt 4.10, 6.3, 8.2 och 9.1) och har följande lydelse.

Om en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, skall Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta den av Internationella sjöfartsorganisationen den 27 november 1997 antagna resolutionen A.849(20) (koden för utredning av sjöolyckor), om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Angående artikel 7.4 finns motsvarande bestämmelse i svensk rätt i 4 a § LUO.

Vidare finns bestämmelser om vem som ska göra undersökningen i 5 § LUO där det anges att undersökning enligt lagen ska göras av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får, enligt paragrafens andra mening, föreskriva att myndigheten får överlåta åt någon annan att göra undersökningen.

Utredningen konstaterar att det, angående regler om och deltagande i säkerhetsutredningar, visserligen finns en hänvisning till IMO-koden i svensk rätt och därmed även till bestämmelser som reglerar samarbete med andra stater, men att det därmed inte klart framgår i svensk lag eller förordning vad som gäller i vissa situationer. Till exempel saknas i svensk rätt bestämmelser som direkt reglerar hur och när överlåtande av ledningen av undersökningen av olyckor kan ske.

Den svenska lagstiftningen på området är således enligt utredningens mening i nuläget inte tillräcklig detaljerad för att anses motsvara bestämmelserna i olycksutredningsdirektivet respektive IMO-koden. Skäl föreligger därför att göra tillägg i 8 § FUO.

Vid en genomgång av olycksutredningsdirektivet i jämförelse med IMO-koden kan, utöver detta, konstateras att det även på vissa områden föreligger skillnader mellan direktivet och koden, vilka också måste klarläggas när direktivet och koden ska införlivas i svensk rätt.

#### **4.11.2 Samarbete med medlemsstat i den Europeiska unionen enligt olycksutredningsdirektivet**

I artikel 7 i olycksutredningsdirektivet finns bestämmelser som reglerar Sveriges samarbete med *medlemsländer i den Europeiska unionen* i samband med en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss.

#### 4.11.3 Samarbete med annan stat enligt IMO-koden

I chapter 7 i IMO-koden finns bestämmelser som reglerar en *flaggstats* överenskommelser med *andra stater med väsentligt intresse* i samband med en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss.

I detta sammanhang är det således inte fråga om någon begränsning till medlemsstat i den Europeiska unionen, utan denna bestämmelse avser alla stater som omfattas av koden.

#### 4.11.4 Samarbete med stat som inte är medlem i den Europeiska unionen enligt olycksutredningsdirektivet

Utöver vad som nämnts ovan finns i artikel 12 i olycksutredningsdirektivet, i samband med en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, bestämmelser som reglerar Sveriges samarbete med *länder som inte är medlemmar i den Europeiska unionen, s.k. tredjeländer*.

Angående dessa delar se vidare avsnitt 4.17.

#### 4.11.5 Närmare jämförelse mellan olycksutredningsdirektivet och IMO-koden

*Artikel 7.1 första och tredje styckena i olycksutredningsdirektivet*

I artikel 7.1 första stycket i direktivet anges följande.

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.

Vidare anges i artikel 7.1 tredje stycket i direktivet följande angående parallella utredningar.

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.



I chapter 7.1 i IMO-koden anges att kuststater inte ska begränsas att utföra sin egen separata undersökning, om olyckan inträffat inom dess territorialhav.

I chapter 9.1 i IMO-koden, anges att en stat med väsentligt intresse inte ska hindras att utföra sin egen separata undersökning. I chapter 9.2 i IMO-koden finns dock bestämmelser där staterna uppmanas att samordna och ta hänsyn till utredningarna, bl.a. avseende vittnesförhör och tillgången till bevis.

En viss skillnad föreligger således mellan direktivet och IMO-kodens utformning angående reglerna om förbudet om parallella utredningar.

Utredningen anser därmed att skäl föreligger att utforma en bestämmelse i 8 § FOU där det stadgas att varje sjöolycka eller tillbud till sjöss *som huvudregel* ska svara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat i den Europeiska unionen.

#### *Artikel 7.1 andra stycket i olycksutredningsdirektivet*

I artikel 7.1 andra stycket första och andra meningarna i direktivet stadgas följande.

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.

I artikel 7.3 i olycksutredningsdirektivet anges följande.

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.

I IMO-koden, chapter 6.2, anges dock att när ett fartyg har varit inblandat i en mycket allvarlig sjöolycka ska fartygets *flaggstat* ansvara för att en undersökning av olyckan utförs och avslutas i enlighet med IMO-kodens bestämmelser.

I IMO-koden finns vidare bestämmelser om samarbete mellan flaggstat, kuststat (chapter 7.1) och annan stat med väsentligt intresse (chapter 7.2).

Som tidigare har anförts (jfr ovan avsnitt 4.6 angående artikel 2.1 c i olycksutredningsdirektivet) finns begreppet *stat med väsentligt intresse* definierat i artikel 3.2 f) i olycksutredningsdirektivet. I denna artikel hänvisas i sin tur vidare till IMO-kodens definition av begreppet. I IMO-kodens chapter 2.20 – *Substantially interested state* (jfr. avsnitt 4.7.1 ovan) anges att en sådan stat utgör en flaggstat eller en kuststat (jfr avsnitt 4.6 och vad som angetts om artiklarna 2.1 a) och b)). Utöver detta är en stat med väsentligt intresse också angivet som en stat där

- en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss medför att statens miljö får svåra eller betydande skador,
- följden av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss orsakar, eller hotar att orsaka, allvarlig skada för staten, inklusive konstgjorda öar, installationer och konstruktioner som omfattas av svensk jurisdiktion,
- följden av en sjöolycka medfört att den statens medborgare har avlidit eller erhållit allvarliga skador, eller
- en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss i annat fall föranleder ett betydande intresse för staten.

Ledningen för bedömningen av vad som ska anses utgöra en stat med väsentligt intresse, utöver berörd flagg- och kuststat, kan fås av de av utredningen ovan föreslagna kompletteringarna i 4 b § LUO.

Utredningen föreslår mot bakgrund härav att en bestämmelse som omfattar ett möjligt samarbete med både medlemsstater i den Europeiska unionen och berört tredjeland med väsentligt intresse som omfattas av IMO-koden införs i 8 § FOU med följande innehåll.

Statens haverikommission får, efter överenskommelse med berörda stater, utan att det påverkar Sveriges skyldigheter enligt Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/18/EG och internationell rätt, överlåta ledningen av en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller särskilda uppgifter som rör undersökningens genomförande, till

- en annan medlemsstat i den Europeiska unionen, eller

– ett berört tredjeland som omfattas av koden för utredning av sjöolyckor och som utgör en flaggstat, kuststat eller en stat med annat väsentligt intresse.

Utredningen föreslår vidare att ytterligare en bestämmelse som motsvarar artikel 7.1 andra stycket andra och tredje meningarna ska införas i svensk lagstiftning. I artikeln anges att ”andra stater med väsentligt intresse” ska ha ”samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som den medlemsstat som leder säkerhetsutredningen.” Det anges vidare att dessa stater också ska ”...ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad.”

Med uttrycket ”andra stater” menas här, enligt utredningen, andra medlemsstater i den Europeiska unionen.

En bestämmelse införs således i 8 § FUI som tydliggör att – vid en undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss – ska annan medlemsstat i den Europeiska unionen, med väsentligt intresse, ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som Statens haverikommission, samt ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad av haverikommissionen.

#### *Artikel 7.1 fjärde stycket i olycksutredningsdirektivet*

I artikel 7.1 fjärde stycket i direktivet anges följande.

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

I chapter 10 i IMO-koden, anges å sin sida att alla väsentligt intresserade stater ska – så långt som det är praktiskt möjligt – samarbeta med den stat som har ansvar för utredningen.

Dessa delar föranleder enligt utredningen inte något förslag till ändring i lag eller förordning.

#### *Artikel 7.2 i olycksutredningsdirektivet*

I artikel 7.2 i olycksutredningsdirektivet anges följande.

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.

Motsvarande bestämmelse finns i chapter 7.4 i IMO-koden.

Genom 1 § FOU, den av utredningen i samma förordning föreslagna nya paragrafen 2 b § samt de av utredningen föreslagna ändringarna i 3 § FOU (se vidare avsnitt 4.12), framkommer att Statens haverikommission ska utföra undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Den enda möjligheten att överlåta ledningen av en undersökning av en olycka är då genom att inleda ett samarbete med en annan stat som sedermera tar över utredningens ansvar. Enligt utredningens mening ligger det därmed i sakens natur att Statens haverikommission har ansvaret för en undersökning av en olycka fram till dess en annan medlemsstat tar över utredningen. Skäl att i förordningen införa ytterligare uttryckliga bestämmelser härom, på sätt som anges i artikeln ovan, föreligger enligt utredningen därmed inte.

#### 4.12 Utredningsorgan (artikel 8.1–8.3 och 8.5–8.6)

**Utredningens förslag:** För att tydliggöra att det endast är Statens haverikommission som utgör oberoende utredningsorgan enligt artikel 8.1 i olycksutredningsdirektivet, ska *dels* en ny bestämmelse, 2 b §, införas i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) där det klargörs att Statens haverikommission inte får överlåta åt någon annan svensk myndighet att göra undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sådana olyckor, *dels* i nämnda förordning införas en justering i 3 § andra stycket 1, där regler som möjliggör för Transportstyrelsen att också utföra sådana undersökningar av olyckor inom sjöfartens område tas bort.

Förslaget bör enligt utredningen gälla även för den preliminära bedömning som ska göras enligt utredningens föreslagna nya regel i 2 § 2. andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO), eller – vid annan sjöolycka eller tillbud till sjöss – det avgörande om en undersökning ska genomföras eller inte. Även bestämmelser härom föreslås ska införas i den ovannämnda nya paragrafen 2 b § FOU.

#### 4.12.1 Artikelns innehåll

Artikel 8 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om utredningsorgan.

Referenser i IMO-koden är chapter 4, 8, 11, Part III chapter 15, 16.

Av direktivet framgår följande.

##### *Artikel 8.1*

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.

##### *Artikel 8.2*

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.

##### *Artikel 8.3*

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. ---

##### *Artikel 8.5*

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.

### Artikel 8.6

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.

Angående artikel 8.4 se avsnitt 4.13 nedan.

#### 4.12.2 Svensk rätt

Av 5 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) framgår följande.

Undersökning enligt denna lag skall göras av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att myndigheten får överlåta åt någon annan att göra undersökningen.

De bestämmelser i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) som är aktuella i detta sammanhang är följande.

##### Undersökningsmyndighet m.m.

1 § Undersökningar av olyckor eller olyckstillbud enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor görs av Statens haverikommission.

2 § Statens haverikommission får, om inte annat är särskilt föreskrivet, överlåta åt någon annan att göra en undersökning. Överlåtelsen får avse en enskild olycka eller ett enskilt tillbud eller en viss typ av olyckor eller tillbud.

En undersökning får dock inte överlåtas, om det skulle rubba tilltron till undersökningens objektivitet att den inte görs av Statens haverikommission eller om det i övrigt finns särskilda skäl till att undersökningen görs av Haverikommissionen. ---

3 § Olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ska ändå undersökas enligt lagen, om det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökningen görs.

Undersökningen görs av

1. Transportstyrelsen, när det gäller olyckor och tillbud som berör vägtrafiken, annan luftfart än militär luftfart eller annan sjöfart än militär sjöfart,

#### 4.12.3 Begreppet oberoende utredningsorgan i olycksutredningsdirektivet

I artikel 5 i olycksutredningsdirektivet anges att

Varje medlemsstat ska se till att en säkerhetsutredning genomförs av det utredningsorgan som avses i artikel 8 efter mycket allvarliga sjöolyckor, ---

Samtidigt framgår av artikel 8.1 följande.

Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsutredningar genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar...

I direktivets inledande text (13) framgår också följande.

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.

I kommissionens "non paper" rörande utredningsorganets oberoende ställning som presenterades 14 maj 2007 framgår vidare följande.

--- Their independence only concerns the way in which they decide whether to open an investigation and how they carry out this investigation, particularly in determining all the causes of an accident and in drawing all the appropriate conclusions.

It will be up to each Member State, in accordance with its own administrative organization to set up the investigative body.

To ensure its independence, it will have to foresee a public structure with the greatest possible autonomy in terms of internal functioning. Practically, this structure can be linked to a bigger organization (Ministry, justice administration ---) but will have to be regulated by provisions guaranteeing its independence, particularly from other administrative authorities likely to be interested in any maritime accident.

In particular, the body needs its own management (with a guarantee of independence after its appointment), staff (with a status guaranteeing their independence) and budget. Some rules also should be in place to forbid any intervention from the outside in its decision making procedure ---

Av kommissionens anteckningar i samband med Transport Seminar on the Third Maritime Safety Package, Bryssel, den 29–30 september 2009 framgår i denna del följande:

On this essential criterion to ensure the impartiality of the investigations to be carried out, the Commission will check that each Member State, in accordance with its own administrative organisation, has set up a permanent public structure, possibly linked to a bigger organisation (Ministry, justice administration ---) but with a real autonomy in terms of internal functioning (own management, staff and budget) and with a legal status guaranteeing the independence of the investigators in the decision making process.

#### **4.12.4 Svensk historisk tillbakablick angående oberoende organ inom sjöfartens område**

Nedan följer en översiktlig redogörelse avseende tillkomsten och framväxten av Statens haverikommissionens (SHK) olycksutredningar inom sjöfartens område samt tidigare utredningsarbete på området.

Genom tillkomsten av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) utvidgades Statens haverikommissionens utredningsansvar från att ursprungligen enbart ha omfattat luftfartsområdet till att även omfatta undersökning av allvarliga olyckor inom sjöfart, järnvägstrafik och andra områden. Till grund för reformen låg bl.a. betänkanden från Utredningen angående organisationsform för undersökning av sjö- och luftfartsolyckor (Ds K 1986:2) och Kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser (Ds Fö 1986:3).

Inom sjöfartens område fanns före år 1990 tre olika former av undersökning av olyckor. För undersökning av särskilt allvarliga olyckor kunde regeringen förordna en särskild undersökningskommission. År 1976 gavs denna form permanent status genom att regeringen förordnade ett antal personer med juridisk, nautisk och teknisk kompetens att stå till förfogande för sådana undersökningar, den s.k. sjöfartens haverikommission. Utöver detta kunde undersökning av en olycka ske genom s.k. sjöförklaring, för vilket särskilda domstolar fanns. Dessutom kunde Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket utreda olyckor som inte någon annan ansvarade för.

En återkommande fråga i flera av senare års utredningar med betydelse för Statens haverikommissionens verksamhet (t.ex. Utred-



ningen angående organisationsform för undersökning av sjö- och luftfartsolyckor (Ds K 1986:2) och Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande (SOU 2008:44) är om olycksundersökningar enbart bör utföras av organ som är oberoende av de sakansvariga myndigheterna på olika områden, eller om även sakansvariga myndigheter bör ha rätt att ansvara för vissa undersökningar.

I SOU 2008:44 diskuterades frågan om lämplig balans mellan det oberoende utredningsorganet, dvs. Statens haverikommission, och de sakansvariga myndigheterna. Utredningen anförde bl.a. följande (på sätt som sammanfattats i Statskontorets rapport: Statens haverikommissionens verksamhet – inriktning, omfattning och finansiering (2008:22), s. 154–155):

Transportstyrelseutredningen har i sitt arbete mottagit starkt varierande synpunkter om vad som är en ändamålsenlig ansvars- och rollfördelning avseende haveriutredningar och om vilka uppgifter och bemyndiganden som tillsynsmyndigheterna bör ha på området. Att det finns behov av en oberoende undersökningsmyndighet som SHK, som också kan granska tillsynsmyndigheternas verksamhet i samband med olyckor och olyckstillbud, hade visserligen ingen intressent ifrågasatt enligt Transportstyrelseutredningen. Ingen hade heller ifrågasatt att det bör ankomma på SHK att avgöra om och när en oberoende undersökning är befogad. Däremot fanns det enligt utredningen i huvudsak två skilda synsätt bland berörda intressenter på lämplig rollfördelning mellan det oberoende organet och de sakansvariga myndigheterna:

- Vissa intressenter ansåg att olycksutredningar av det slag som regleras av lagen och förordningen om undersökning av olyckor endast bör kunna genomföras av en oberoende myndighet (SHK) och inte av tillsynsmyndigheterna. Som huvudmotiv för denna modell för ansvarsfördelning angavs att tillsynsmyndigheterna kan vara en part i målet och därför inte trovärdiga som oberoende utredningsorgan.
- Andra intressenter menade att det är av största vikt för säkerhetsarbetet att även tillsynsmyndigheterna har möjlighet att genomföra undersökningar med stöd av lagen om undersökning av olyckor. Som motiv för detta angavs t.ex. att sakansvariga myndigheter – av förståelse- och lärandeskäl – har behov av att utföra olycksutredningar inom sina ansvarsområden för att kunna vara trovärdiga kvalitetsmässigt sett. Vidare pekades bl.a. på att SHK endast genomför ett begränsat antal undersökningar varje år och att undersökningsvolymen därför kan vara otillräcklig, åtminstone utanför luftfartsområdet.

Transportstyrelseutredningens åsikt var att ansvars- och rollfördelningen avseende olycksundersökningar borde vara densamma oavsett trafikslag, såvida inte starka skäl talar för att förhållandena inom en viss trafikgren motiverar att särskilda avsteg görs från vad

som gäller generellt. För att avgöra om det finns sådana skäl, samt för att klarlägga hur en eventuell generell ansvars- och rollfördelning lämpligen bör utformas, krävdes dock ytterligare analys enligt den utredningens mening. Transportstyrelseutredningen tog därför inte definitiv ställning i frågan om lämplig ansvars- och rollfördelning avseende haveriutredningar.

#### **4.12.5 Nuvarande svenska förhållanden angående oberoende organ m.m. inom sjöfartens område**

##### *Statens haverikommission*

Statens haverikommission (SHK) är i dag är ett oberoende organ, som från säkerhetssynpunkt utreder olyckor och tillbud av allvarlig svårighetsgrad, avseende olyckssituationer där oberoende utredning är särskilt betydelsefullt, och som genomför dessa utredningar på ett djuplodande och omfattande sätt.

Som nämnts ovan är huvudregeln, enligt FOU, att undersökningar avseende sådana olyckor eller tillbud som anges i 2 § LUO ska genomföras av Statens haverikommission

##### *Transportstyrelsen – sjöfartsavdelningen*

Utöver ovan nämnda huvudregel har Statens haverikommission möjlighet överlåta åt Transportstyrelsen att göra undersökningen inom sjöfartens område (jfr avsnitt 4.12.2). Detta gäller under förutsättning att överlåtandet inte rubbar tilltron till undersökningens objektivitet och det inte finns andra särskilda skäl som talar för att undersökningen ska göras av Statens haverikommission.

Utredningar inom sjöfartsområdet görs därmed även av Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. Nedan följer en genomgång av dess verksamhet på sätt som sammanfattats i Statskontorets rapport 2009:22, s. 67.

Sjöfartsavdelningen utformar regler, prövar och utfärdar tillstånd samt utövar tillsyn över främst svenska och utländska fartyg i svenska farvatten. Avdelningen har en utredningsenhet som samlar in information om, undersöker och analyserar olyckor och tillbud inom sjöfarten. Analyserna bygger dels på olycks- och tillbudsrapporter, dels på uppgifter från den egna inspektionsverksamheten och andra

länders inspektioner av svenska fartyg i utlandet. Avdelningen får in knappt 250 rapporter om olyckor eller tillbud per år, varav flertalet är olyckor. Rapporterna bygger på den rapporteringsskyldighet som befälhavare har enligt 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009). Rapporterna bearbetas och samlas i databasen SOS (sjöolyckssystemet) och vidarebefordras till SHK. Transportstyrelsen driver även i samverkan med Sveriges Redareförening och berörda fackföreningar informationssystemet Insjö. Detta har tillkommit för att i synnerhet rapporteringen av tillbud till SOS har bedömts vara bristfällig. För att bl.a. förbättra tillbudsrapporteringen bygger Insjö på anonyma anmälningar. Sjöfartsavdelningen (tidigare Sjöfartsinspektionen vid Sjöfartsverket) har under 2000-talet genomfört ca 10–15 större olycksundersökningar per år. --- Om SHK i ett enskilt fall väljer att genomföra en olycksundersökning gör dock sjöfartsavdelningen ingen sådan undersökning. Alla inrapporterade olyckor och tillbud genomgår dock en statistikbearbetning, vilket innefattar en enklare form av olycksfallsanalys. Syftet med sjöfartsavdelningens olycksundersökningar är bl.a. att följa utvecklingstrender – till grund för avdelningens arbete med normgivning och tillsyn. Enligt avdelningen är undersökningarna även väsentliga för den egna kompetensutvecklingen.

Statskontoret anför vidare följande (s. 73).

Vid sidan av SHK och Transportstyrelsen är det främst rederierna som gör olycksundersökningar inom sjöfartsområdet.

Sjöfartsverket, som ska verka för säker sjöfart, gör i dag inga olycksundersökningar sedan den analys- och utredningsenhet som gjorde sådana undersökningar överflyttades till Transportstyrelsen den 1 januari 2009.

Rederiernas utredningsverksamhet regleras i den s.k. ISM-koden (International Safety Management Code) som är den internationella koden för säkerhet till sjöss och är fastställd av IMO. Koderna är tvingande och syftar till att säkerställa säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller omkommer samt undvika skador på miljön och egendom. Rederierna ska enligt koden undersöka olyckor i syfte att förbättra säkerheten och förhindra att skador i miljön uppstår.

#### **4.12.6 Jämförelse med utredningsverksamhet inom andra transportområden**

Nedan följer en jämförelse med den utredningsverksamhet som förekommer inom andra transportområden – luftfart, vägtrafik och spårbunden trafik.

## Luftfart

På luftfartsområdet finns en relativt omfattande utredningsverksamhet avseende olyckor och tillbud. Denna utredningsverksamhet sker dock med stöd av luftfartslagen och inte med stöd av LUO och FOU.

5 kap. 8 § och 11 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297) ställer krav på rapportering av olyckor, tillbud och s.k. händelser. Med händelser avses driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, även om händelsen inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i LUO.

Enligt lagen är arbetsgivare förbjudna att utsätta arbetstagare som rapporterar händelser för repressalier. I Transportstyrelsens föreskrifter finns även krav på att operatörer ska ha ett s.k. säkerhetsledningssystem som bl.a. innebär att varje flygbolag ska utreda händelser som de är inblandade i.

Statskontoret har i sin rapport (2009:22 s. 66) anfört följande avseende utredande angående luftfart inom *Transportstyrelsen – luftfartsavdelningen*.

Luftfartsavdelningen gör inte egna olycksutredningar med stöd av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Vid enstaka tillfällen har dock avdelningen gjort utredningar inom ramen för tillsynsverksamheten. Dessa undersökningar genomförs med stöd av luftfartslagen.

Luftfartsavdelningen utformar regler, prövar och ger tillstånd samt granskar den civila luftfarten med särskild inriktning på säkerhet. I säkerhetsarbetet ingår att analysera olyckor och tillbud, i syfte att identifiera trender och företeelser till grund för avdelningens informations- och tillsynsinsatser. Analyserna av olyckor och tillbud baseras, förutom på SHK:s olycksutredningar, på en omfattande s.k. händelserapportering och internationella rapporter. Varje år rapporteras ca 5 000 händelser in till avdelningen. Ca 50 av dessa lämnas vidare till SHK som haverianmälningar.

Utredningens egna kontakter med Transportstyrelsens luftfartsavdelning bekräftar detta förhållande. Möjligheten föreligger således i dag för luftfartsavdelningen att med stöd av LUO och FOU kunna genomföra en undersökning, när det gäller olyckor och tillbud som berör annan luftfart än militär luftfart. Enligt vad utredningen erfar utnyttjar dock inte luftfartsavdelningen denna lagliga möjlighet till undersökning. Luftfartsavdelningens ställningstagande att inte på detta sätt vidta sådana undersökningar

grundar sig på bilaga 13 till Chicagokonventionen (ICAO annex 13, "Aircraft accident and incident investigation" till Convention on International Civil Aviation, December 1944) som anger att olycksutredningsverksamheten ska vara oberoende från reglerande och kontrollerande myndigheter.

Statskontoret har vidare i rapporten (s. 72) anfört följande avseende utredande angående luftfart inom *Luftfartsverket*.

Luftfartsverket utreder flertalet olyckor och tillbud (händelser) som rapporteras till Transportstyrelsen. Verket har en grupp på ca 10 utredare som varje år genomför ca 20–25 större olycksundersökningar och ett flertal mindre olycksutredningar (ca 2 800 stycken år 2008). Syftet med undersökningarna är att ta reda på vad som hänt, varför det hänt och vad som kan göras för att undvika liknande olyckor i framtiden. Utifrån utredningarna ger arbetsgruppen rekommendationer om åtgärder och följer även upp om de har genomförts. Vilka större olycksundersökningar som ska genomföras bestäms dock inte av utredningsgruppen, utan av de operativt ansvariga inom berörda affärsområden (antingen affärsområde En Route (AER) som bl.a. tillhandahåller flygledningstjänst eller affärsområde Tower/Approach (ATA) som bedriver flygplats- och inflygningskontrolltjänst.)

Det förekommer även inom segelflyget ett utredningsförfarande på *delegation från Statens haverikommission* till Svenska segelflygförbundet. Statskontoret har i nämnda rapport (s. 72) framhållit följande.

Svenska segelflygförbundet utreder på delegation från SHK olyckor inom segelflyget. Med undantag för mycket allvarliga olyckor, med dödlig utgång, som SHK normalt utreder själva, delegeras segelflygsolyckor till förbundet. Det svenska segelflyget har under 2000-talet i genomsnitt haft ca 15 haverier per år. Förbundets utredningar, som i allmänhet är betydligt mindre omfattande än SHK:s, brukar ta ca 1 månad att genomföra.

### *Vägtrafik*

Inom Transportstyrelsens vägtrafikavdelnings område förekommer i dag inte någon olycksutredningsverksamhet, men viss olycksutredande och olycksanalyserande verksamhet av andra aktörer finns på detta område.

Statskontoret har i sin rapport (2009:22 s. 69 och 74) anfört följande.

Vägtrafikavdelningen utformar regler, prövar och ger tillstånd samt utövar tillsyn inom vägtransportområdet gällande till exempel vägtrafik, fordon, körkort och yrkestrafik.

Avdelningen genomför i dag inga egna olycksundersökningar. Inom avdelningen finns dock en statistik- och analysenhet som gör analyser av vägtrafiken och tillhandahåller information om skador och olyckor i vägtransportssystemet. ---

--- Inom vägtrafikområdet genomförs olycksutredande eller olycksanalyserande av flera parter.

Bilföretag undersöker och analyserar olyckor där egna bilmodeller är inblandade för att förbättra säkerheten. Vidare har Folksam sedan mitten av 1980-talet presenterat analyser av olika bilars säkerhet. Sammanställningen bygger på verkliga trafikolyckor. Även universitet och högskolor bedriver viss verksamhet på området.

Vägverket arbetat med att göra s.k. djupstudier av alla dödsolyckor. Att djupstudier ska genomföras finns inskrivet i Vägverkets instruktion, men verksamheten har i övrigt inget stöd i lagstiftning som ger särskilda befogenheter för Vägverkets personal. Utifrån resultaten av djupstudierna kan Vägverket vidta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och pröva om de åtgärder som myndigheten vidtar får avsedda konsekvenser. Verket kan t.ex. göra förändringar inom vägtrafiksystemet, föreslå förändringar av fordon eller verka för ändrade lagar och regler som påverkar trafikanternas beteende.

### *Spårbunden trafik*

Inom området spårbunden trafik bedrivs en relativt omfattande utredningsverksamhet av olyckor och tillbud.

Enligt 5 § 2 kap. järnvägslagen (2004:519) ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ha ett s.k. säkerhetsstyrningssystem.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska ett sådant system bl.a. innehålla förfaranden som säkerställer att olyckor, tillbud och andra avvikelser identifieras och rapporteras snabbt, dokumenteras, utreds och analyseras samt att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas. Liknande bestämmelser finns för spårväg och tunnelbana.

Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Statskontoren har i sin rapport (2009:22) anfört följande i denna del.

Ca 450 olyckor eller tillbud rapporteras varje år till tillsynsmyndigheten. Inom Banverket, som är Sveriges största förvaltare av järnvägsinfrastruktur, genomförs ca 200–250 större olycksutredningar varje år. För arbetet står en utredningsgrupp om ca 15 utredare, som är särskild från myndighetens fem driftsområden. Varje utredning tar i genomsnitt ca 2 veckor att genomföra. Utredningarna ligger till grund för rekommendationer som cheferna för driftsområdena tar ställning till och, om de anser att behov föreligger, genomför. Banverket har även ett informationssystem (Synergi) där man samlar och bearbetar informationen från de 3 000 – 4 000 s.k. händelserapporter om olyckor och tillbud som årligen skrivs inom myndigheten.

Inom området spårbunden trafik har Statens haverikommission från och med den 1 juli 2007 ensamt ansvar för att utreda järnvägsolyckor med stöd av LUO. Bakgrunden till detta är införandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) i svensk lagstiftning.

Statens haverikommission bedömdes uppfylla i allt väsentligt de krav som ställs på utredningsorganet i järnvägssäkerhetsdirektivet. Regeringen framhöll i detta sammanhang följande (Ds 2005:56 s. 131)

Haverikommissionen är en oberoende myndighet med egen organisation och chef. Myndigheten har ett övergripande ansvar för alla typer av olycksundersökningar, vilket inte är oförenligt med direktivets krav så länge detta inte kan anses äventyra myndighetens oberoende ställning. Några skäl för att befara detta finns inte. Inte heller det förhållandet att Haverikommissionens anslag är kopplat till de olika trafikverkens anslag, påverkar myndighetens oberoende ställning i de avseenden som åsyftas i direktivet.

I samband härmed fråntogs Järnvägsstyrelsen uppgiften att utföra undersökningar av mindre allvarliga olyckor vilket man haft tidigare. Regeringen anförde i detta sammanhang (s. 132) bl.a. följande.

För att så långt möjligt behålla strukturen i lag och förordning om undersökning av olyckor och för att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan myndigheterna, bör inte heller den möjlighet till delegering i enskilda fall som ges i direktivet när det gäller olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, utnyttjas. All undersökningsverksamhet som

regleras i direktivet bör falla under Haverikommissionens obligatoriska ansvar, utan möjlighet till delegation.

Utredningen av sistnämnda olyckor ansågs således falla under direktivets reglering därmed också det oberoende utredningsorganets (Statens haverikommissionens) primära ansvarsområde.

#### 4.12.7 Internationell jämförelse

Statskontoret har i sin rapport (2009:22 s. 80) gjort en jämförelse mellan eventuella likheter och skillnader mellan Statens haverikommission och dess systerorgan i ett antal europeiska länder (Danmark, Finland och Norge samt därutöver Frankrike, Nederländerna, Storbritannien, Tyskland och Österrike) angående verksamheternas inriktning, omfattning och finansiering. Med anledning härav har Statskontoret i rapporten anfört bl.a. följande.

SHK bildades år 1978, med uppgiften att utreda allvarliga civila och militära luftfartsolyckor. I samband med att lagen om undersökning av olyckor infördes år 1990 gavs sedan SHK uppdraget att från säkerhetssynpunkt undersöka alla slags allvarliga olyckor.

Även i andra länder tycks det ha varit en vanlig utveckling att man först har haft olika organ med ansvar för undersökningar av allvarliga olyckor inom olika trafikslag, men att ansvaret senare har förts samman i färre, eller ett enda, organ. Exempel på länder med en haverikommission av motsvarande slag som SHK är Finland, Nederländerna och Norge. I några av de studerade länderna (bl.a. Frankrike och Storbritannien) är dock den verksamhet som motsvarar SHK:s uppdelad på flera, mer sektorsspecifika utredningsorgan.

Mot denna bakgrund har verksamheterna vid de studerade ländernas olycksutredande organ varierande omfång. Trots att de organisatoriska lösningarna varierar något mellan de olika länderna, tycks dock förhållandena i sak – liksom de erfarenheter som förmedlats till Statskontoret – i huvudsak vara desamma som i Sverige. Detta är dock knappast förvånande med hänsyn till att olika länders olycksutredande verksamhet på övergripande nivå till stora delar styrs av gemensamma internationella regelverk.

Bland likheter med Sverige, som i stort sett gäller för samtliga de studerade länderna, kan följande nämnas.

De olycksutredande organen är framför allt verksamma inom transportområdet. En viss tendens till att verksamheten med tiden ytterligare breddas kan dock skönjas i några länder. Ett exempel på det är den nederländska haverikommissionen, som utöver transportrelaterade olyckor även utreder olyckor inom t.ex. sjukvården och byggsektorn.



Liksom i Sverige regleras verksamheten vid de studerade olycksutredande organen indirekt av de internationella krav som finns avseende olycksutredningar på områdena luftfart, sjöfart och järnväg samt genom inhemsk lagstiftning. Bland de studerade länderna är det vanligast att verksamheten regleras sektorsvis. Det gäller i synnerhet för länder med olika olycksutredande organ inom olika sektorer, men även för t.ex. Norge, som har en samlad haverikommission vars verksamhet regleras sektorsvis i luftfartslagen, vägtrafiklagen m.m. Det finns dock även exempel på länder (bl.a. Finland) där verksamheten, liksom i Sverige, regleras i en samlad lag om undersökning av olyckor. Verksamheten vid de studerade olycksutredande organen är överlag inriktad på säkerhetsmässiga aspekter av olyckor. De har däremot inte till uppgift att fördela skuld eller ansvar.

De studerade organen ska överlag utreda orsaken till olyckor. Hur syftet med verksamheten är uttryckt varierar dock något mellan olika länder. De undersökningar som i Sverige sker enligt lagen om undersökning av olyckor har ett tredelat syfte: att klarlägga händelseförlopp, orsak och effekter till olyckan eller tillbudet, att ge underlag för beslut som har som mål att förebygga en upprepning av olyckan eller tillbudet, samt att ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med olyckan eller tillbudet. I exempelvis Norge och Finland nämns däremot endast en preventiv målsättning i motsvarande författningar. Syftet med haveriundersökningar i Norge är enligt instruktionen för myndigheten att utreda förhållanden som antas ha betydelse för att förebygga transportolyckor. Motsvarande syfte i Finland är enligt den aktuella lagen att öka de allmänna säkerheten och förebygga olyckor.

De studerade länderna tycks överlag göra prioriteringar i den olycksutredande verksamheten med hänsyn till olyckors varierande svårighetsgrad. Således fokuserar de studerade organen i första hand på allvarigare olyckor och tillbud. Bland de studerade länderna finns exempel på att de styrande regelverken explicit ger uttryck för att de olycksutredande organen har möjlighet att anpassa en undersöknings omfattning och djup till den aktuella olyckans svårighetsgrad eller undersökningens förväntade nytta. Ett exempel är Norge, där haverikommissionen själv avgör omfattningen av de undersökningar som ska vidtas. I bedömningen ska kommissionen värdera en undersöknings förväntade nytta i relation till dess resursbehov. Ett annat exempel är Finland, där olyckor som ska undersökas kategoriseras i fem nivåer med hänsyn till svårighetsgrad. När man i Finland beslutar om att inleda en undersökning av en olycka tas hänsyn till händelsens svårighetsgrad och sannolikheten att den upprepar sig. Undersökningar av olyckor med låg svårighetsgrad kan resultera i mer summariska rapporter, om endast en sida.

Överlag gäller i de studerade länderna att de olycksundersökningar som görs ska avrapporteras i en skriftlig rapport. Utöver redogörelser för bl.a. olyckans förlopp och orsaker, förväntas rapporten även – i förekommande fall – innehålla rekommendationer om säkerhets-

höjande åtgärder. Vanligen ska de olycksutredande organen även följa upp hur ansvariga myndigheter m.fl. behandlar rekommendationerna.

De olycksutredande organen har vanligen en oberoende ställning i förhållande till regelgivande myndigheter o.d. (Mellan olika länder finns vissa variationer beträffande exakt vilken verksamhetsform som gäller för de olycksutredande organen. Ofta torde dock sådana organisatoriska variationer i hög grad kunna förklaras av att ländernas förvaltningsstrukturer och traditioner allmänt sett varierar). Vid de kontakter Statskontoret haft via telefon och e-post har de svarande också ofta betonat vikten av att haveriutredningar bedrivs av ett oberoende organ.

Samtliga de studerade olycksutredande organen har fast anställda haveriutredare. Överlag anlitar de också, liksom SHK, vid behov extern expertis – i allmänhet på konsultbasis. Inom jämförbara sakområden tycks de fastanställda haveriutredarna i samtliga studerade länder ha en liknande kompetensprofil som den som finns hos SHK.

Vid en jämförelse med Norge och Finland, som torde vara de länder vars infrastrukturella och demografiska m.m. förhållanden mest påminner om Sveriges, kan även sägas att såväl den norska som den finska haverikommissionen tycks göra fler olycksundersökningar än SHK. Således redovisade den norska haverikommissionen 139 slutrapporter under tidsperioden 2006 till 2008, att jämföra med 95 slutrapporter för SHK. Även den finska haverikommissionen lämnade klart fler slutrapporter än SHK under denna tidsperiod, nämligen 191 stycken. I Finland avser dock ca hälften av de slutförda undersökningarna händelser av relativt låg svårighetsgrad som resulterar i den typ av kortfattade undersökningsrapporter som nämns ovan. Mot bakgrund av att Sverige är ett större land med fler invånare än både Norge och Finland kan antas att SHK:s olycksundersökningar i genomsnitt berör allvarligare olyckor.

Den internationella jämförelse som Statskontoret gjort tyder på att Sverige avviker från de studerade länderna i framför allt ett avseende – nämligen beträffande hur SHK:s verksamhet finansieras.

Statens haverikommission har inget eget anslag, utan finansieras via Försvarsmakten, Transportstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. I samtliga övriga studerade länder finansieras däremot de organ som ansvarar för verksamhet motsvarande SHK:s via direkta statsbidrag. Konstruktionen av dessa statsbidrag kan i och för sig variera, bl.a. med hänsyn till vilka budget- och anslagssystem som i övrigt gäller i respektive land. Men jämfört med de studerade länderna tycks den svenska – ”indirekta” – finansieringsmodellen vara unik.

Utredningens egna kontakter med Søfartsstyrelsen i Danmark och Sjøfartsdirektoratet i Norge bekräftar den sammanfattning om ländernas lagstiftning m.m. som anförts ovan.

Härutöver kan framhållas att det varken i Danmark eller i Norge finns något annat organ eller någon annan myndighet som, utöver respektive lands haverikommission, också utreder sjöolyckor.

Varken Danmark eller Norge har vidare någon motsvarighet till den utredningsmöjlighet för sakansvarig myndighet, liknande den som Transportstyrelsen har i Sverige inom sjöfartens område.

Den norska sjöloven (§ 486 första-tredje styckena, lov 1994-06-24 nr 39 om sjöfarten) anger dock bestämmelser om *Sjøfartsdirektoratets undersøkelse av sjøulykker eller andre hendelser* varav framgår följande.

Bestemmelsene i avsnitt II er ikke til hinder for at Sjøfartsdirektoratet undersøker sjøulykker som undersøkelsesmyndigheten beslutter å ikke undersøke, eller hendelser som faller utenfor undersøkelsesmyndighetens ansvarsområde.

Ved andre sjøulykker enn dem som omfattes av første ledd, kan Sjøfartsdirektoratet bare foreta ulykkesundersøkelser etter undersøkelsesmyndighetens godkjenning. Undersøkelsesmyndigheten kan begrense sin godkjenning til nærmere spesifiserte tiltak for informasjonsinnhenting.

Kongen kan i forskrift gi nærmere regler om Sjøfartsdirektoratets undersøkelser av sjøulykker og andre hendelser.

Enligt utredningens kontakter med Sjøfartsdirektoratet framgår dock av förarbetena till denna del av sjöloven att detta inte ger Sjøfartsdirektoratet en självständig möjlighet att fungera som en undersökningsmyndighet. I stället uppträder Sjøfartsdirektoratet i dessa sammanhang som en tillsynsmyndighet och tillämpar bestämmelser i skipssikkerhetsloven (lov 2007-02-16 nr 09 om skipssikkerhet).

#### 4.12.8 Oberoende utredningsorgan i framtiden

##### *Allmänna fördelar med utredning av ett oberoende utredningsorgan*

Fördelarna med att en olyckas orsaker undersöks av ett oberoende organ är att det oberoende utredningsorganet är helt fristående från de olika intressen som är inblandade i olyckan. Oberoendet minskar risken för jäv och ökar därmed undersökningens trovärdighet.

Denna utgångspunkt medför samtidigt argument mot att en sakansvarig myndighet – såsom Transportstyrelsen på sjöfartens område – ska kunna genomföra de aktuella undersökningarna.

I sammanhanget kan dock samtidigt påpekas att det finns utredningssituationer där den sakansvariga myndigheten, Transportstyrelsen, också i vissa fall är helt oberoende, såsom exempelvis brand i utländskt fartyg, kollision mellan två utländska fartyg i öppen sjö och personolycka på utländskt fartyg.

*Argument för viss fortsatt utredningsmöjlighet även för sakansvarig myndighet*

Argument kan föras för att ovannämnda utredningsmöjlighet alltså i vissa fall även ska föreligga för sakansvarig myndighet.

Lydelsen av artikel 8.1 i olycksutredningsdirektivet anger endast att säkerhetsutredningar ska genomföras ”...*under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar*”.

Vad som vidare anförs i artikel 5.1 i direktivet är att efter *mycket allvarliga* sjöolyckor ska säkerhetsutredning genomföras ”... *av det utredningsorgan som anges i artikel 8...*”.

I artikel 5.2 i olycksutredningsdirektivet anges att vid *allvarliga olyckor* samt *andra sjöolyckor eller tillbud* ”...ska utredningsorganet *avgöra huruvida* en säkerhetsutredning *ska genomföras*”. Således förekommer i sistnämnda delar inte samma direkta uttryckliga hänvisning till att det är just utredningsorganet som ska göra utredningen.

Vid en strikt tolkning av artikeltexterna ovan framgår således inte, utöver utredning av mycket allvarliga olyckor, något direkt hinder mot att utredningar även ska kunna utföras av t.ex. Transportstyrelsen.

Det kan vidare hävdas att om det i framtiden inte längre finns möjlighet för Transportstyrelsen att kunna utföra utredningar, kan en situation uppkomma där det inträffat något annat än en mycket allvarlig olycka och det oberoende organet då väljer inte göra någon utredning, medan – om utredningsmöjligheterna även funnits för sakansvarig myndighet – en utredning skulle kunna ha gjorts av Transportstyrelsen.

Frågan är därmed om syftet med olycksutredningsdirektivet enligt artikel 1.1.a) att ”underlätta ett snabbt genomförande av säkerhetsutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor och tillbud till sjöss i syfte att fastställa deras orsaker”, då till fullo uppfylls.

I detta sammanhang kan vidare även beaktas Statskontorets rapport (2009:22 s. 89) varav framgår följande.

Att olyckor undersöks av ett oberoende organ torde – principiellt sett – alltid ha ett värde, oavsett den enskilda olyckans svårighetsgrad. Samtidigt vore det inte praktiskt hållbart om det oberoende organet skulle utreda varenda olycka som inträffar. För det talar t.ex. både kostnadsskäl och att värdet av de säkerhetsmässiga lärandeaspekterna allmänt sett torde vara större i allvarliga olyckor än i mindre allvarliga.

Härutöver kan även hävdas att en utredningsmöjlighet för även andra myndigheter än det oberoende organet kan leda till att det svenska samhället lättare kan klara av en ojämn arbetsbelastning ifall ett antal olyckor som det finns intresse av att undersöka inträffar samtidigt och därmed på ett bättre sätt vara rustat för att kunna klara av att hålla sig inom de tidsramar som ställs upp i artikel 5.5 i olycksutredningsdirektivet (inledd utredning senast två månader efter inträffandet av olyckan eller tillbudet) samt i 13 § FOU (om möjligt slutförd utredning inom tolv månader).

#### *Statens haverikommission som oberoende organ*

Statskontoret har i sin rapport (2009:22 s. 100–101) gjort bedömningen att den roll som Statens haverikommission har i dag, dvs. att som oberoende organ utreda allvarliga olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt inom samtliga samhällsområden – således bl.a. inom sjöfartens område – även fortsättningsvis bör upprätthållas.

Statskontoret har i nämnda rapport samtidigt funnit att det inte finns skäl att utvidga Statens haverikommissions verksamhetsområde till att även omfatta den bredare analysverksamhet med anledning av uppkomna olyckorna som i nuläget bedrivs bl.a. på Transportstyrelsen.

#### *Utredningens bedömning*

I enlighet med Statskontorets slutsatser ovan anser utredningen inledningsvis – även med beaktande av att det finns argument häremot – skäl för att det ska finnas ett oberoende organ som ska göra de aktuella utredningarna.

Skälen härför är främst att ett fristående organ ökar undersökningens trovärdighet och minskar risken för intressekonflikter och jäv.

Den historiska bakgrunden (jfr avsnitt 4.12.4) och Statskontorets ovan nämnda slutsatser om att ett och samma oberoende organ ska vara ansvarigt för att utreda alla olyckor i samhället, medför enligt utredningens mening att detta utredningsorgan ska vara Statens haverikommission.

En jämförelse kan i sammanhanget göras med vad som har beslutats om Statens haverikommissions roll som ensamt oberoende utredningsorgan inom området spårbunden trafik (se ovan avsnitt 4.12.6) och den jämförelse av motsvarande situation inom andra länder som har gjorts (se ovan avsnitt 4.12.7).

Utredningen anser därmed att det finns skäl att föreslå att den möjlighet att utreda sjöolyckor och tillbud till sjöss som Transportstyrelsen har i dag genom gällande författningar inte längre ska vara aktuell.

Transportstyrelsen kan dock, enligt utredningens mening, av andra skäl komma att behöva bedriva undersökningar och *analyser* som följd av en olycka (se vidare avsnitt 4.12.9).

Sammanfattningsvis ska därför en ny paragraf, 2 b §, föras in i FOU där det klargörs att det endast är Statens haverikommission som utgör oberoende utredningsorgan enligt artikel 8.1 i olycksutredningsdirektivet och att haverikommissionen inte får överlåta åt någon annan svensk myndighet att göra undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss.

Dessutom ska av samma anledning en justering göras i 3 § andra stycket FOU.

Samma bedömning bör enligt utredningen gälla för den preliminära bedömning som ska göras enligt utredningens föreslagna nya regel i 2 § 2. andra stycket LUO, eller det avgörande vid annan sjöolycka eller tillbud till sjöss om en undersökning ska genomföras eller inte. Även bestämmelser härom föreslås ska införas i den ovannämnda nya paragrafen 2 b § FOU.

Utredningen har vid genomgång av gällande rätt inom andra transportområden funnit att motsvarande slutsatser som utredningen har gjort ovan även borde kunna göras inom luftfartens område. Enligt utredningens mening borde, på samma sätt som utredningen föreslår ska ske angående sjöfarten, reglerna om undersökning av olyckor angående annan luftfart än militär luftfart kunna ändras på så sätt att bestämmelser införs som omöjliggör för

någon annan än Statens haverikommission att kunna utföra dessa undersökningar. Då utredningens uppdrag enbart omfattar frågeställningar som hänför sig till sjöfartens område finner utredningen, med anledning härav, sig förhindrad att föreslå någon lagändring i denna del. Utredningen vill dock framhålla att en motsvarande justering som utredningen har föreslagit i 3 § andra stycket FÜO även borde kunna aktualiseras inom den civila luftfartens område. Vid utredningens kontakter med Transportstyrelsens luftfartsavdelning har denna sagt sig stödja att justeringen görs.

#### **4.12.9 Närmare om Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings analysverksamhet**

Sjöfartsavdelningens utredningsenhet, liksom den tidigare Sjöfartsinspektionens utredningsenhet, genomför utredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöolyckor enligt LUO. Utredningsenheten har årligen publicerat 10–15 utredningsrapporter.

Utredningsenhetens arbete har sedan ett antal år förändrats i det att fokus numera inte bara ligger på olycksutredningar och sammanställning av uppgifter för införing i SjöOlycksSystemet (SOS). Enhetens arbete är också inriktat på analys av data från inte bara olycksutredningar och annan information om sjöolyckor och tillbud utan även från den tillsynsverksamhet, som sjöfartsavdelningen bedriver som tillsynsmyndighet för svenska fartyg och som hamnstatskontrollorgan gentemot utländska fartyg. Denna förändring av inriktningen av arbetet kom till stånd för nästan tio år sedan och är bl.a. ett följd av Riksdagens revisorers förslag till riksdagen angående Sjöfartsinspektionens tillsyn (2000/01:RR8).

Arbetet med analys är avsett att i större utsträckning än den traditionella olycksutredningen vara förebyggande så att säkerhetsproblem inom sjöfarten ska upptäckas innan en olycka behöver inträffa. Analysarbetets resultat ska sedan kunna användas för att t.ex. göra prioriteringar inom sjöfartsavdelningens tillsynsverksamhet samt i det internationella och nationella arbetet med sjösäkerhetshöjande regler.

Om förslaget att Statens haverikommission ska vara det enda organ, som genomför undersökningar av olyckor och tillbud till sjöss, godtas innebär det att sjöfartsavdelningens arbete med undersökningar enligt LUO ska upphöra. De resurser utrednings-

enheten har kan således koncentreras på analysverksamheten, som är en mycket viktig del av det förberedande sjösäkerhetsarbetet.

Vid de kontakter utredningen under arbetet haft med sjöfartsavdelningen har framkommit att den väl inser att direktivet måste innebära förändringar och att analysverksamheten nu kommer att bli utredningsenhetens huvudsyssla. Man har dock uttryckt oro om denna verksamhet ska anses falla inom ramen för sjöfartsavdelningens tillsynsverksamhet. Om den nämligen skulle göra det finns en skyldighet för Transportstyrelsen att anmäla de misstankar om brott som kan komma fram under arbetet. Detta skulle enligt sjöfartsavdelningens uppfattning kunna leda till att man inte skulle få in de uppgifter man behöver om de olyckor och tillbud man vill analysera därför att uppgiftslämnare skulle dra sig för att ge information inför risken att bli polisanmäld. Detta skulle påverka analysarbetet negativt.

Enligt utredningens uppfattning utgör dock inte detta analysarbete på sjösäkerhetens område någon tillsynsverksamhet i egentlig mening. Att sjöfartsavdelningen sysslar med sådan verksamhet faller mycket väl inom Transportstyrelsens allmänna uppgift, enligt dess instruktion, att verka för ett miljöanpassat och säkert transportsystem. Det är dock tveksamt om ”etiketten” på verksamheten har betydelse för skyldigheten att anmäla brott; skyldigheten finns sannolikt.

På luftfartens område finns emellertid (123 § luftfartsförordningen) en begränsning i Transportstyrelsens skyldighet att anmäla misstänkta brott, som kommer fram i samband med avdelningens analysverksamhet. Detta är enkelt uttryckt ett resultat av att luftfarten har kommit längre än sjöfarten att utveckla en ”no blame culture”.

Utredningens uppgift är att lämna förslag till hur direktivet kan införlivas i svensk rätt. Det som nu sagts om det fortsatta arbetet med säkerhetsanalyser vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning ligger egentligen vid sidan av direktiven för utredningen. Eftersom sjöfartsavdelningen med visst eftertryck framfört sina synpunkter har utredningen trots detta valt att lyfta fram sjöfartsavdelningens oro.

Utredningen konstaterar att frågan är en fråga för Transportstyrelsen; denna bör sträva efter att få till stånd en principiellt likartad analysverksamhet inom de fyra transportslagen och, om så behövs, begära erforderliga ändringar i lagstiftningen.



I detta sammanhang bör avslutningsvis påpekas ytterligare ett förhållande. Analysverksamheten kommer att skilja sig åt mellan flyg, spårtrafik och sjöfart. Det finns regler för alla tre transportslagen om att en verksamhetsutövare, hos vilken en olycka eller ett tillbud inträffat, ska undersöka detta. Antalet verksamhetsutövare inom flyget och den spårbundna trafiken är betydligt mycket lägre än inom sjöfarten. Det finns anledning att tro att de utredningar/analyser, som verksamhetsutövarna inom flyg och spårbunden trafik gör är kvalitativt bättre än de som mindre redare inom sjöfarten gör. När utredningsverksamheten inom Transportstyrelsens sjöfartsavdelning upphör kommer det att vara svårt att ersätta den säkerhetsinformation som finns i de utredningsrapporter utredningsenheten har producerat; det kommer i någon mening att uppstå vad som kan kallas för ett glapp i analysverksamheten för sjöfartens del. Det är emellertid utredningens uppfattning att det är en fråga för Transportstyrelsen. Utredningen vill dock peka på de möjligheter som ligger i 18 kap. 7 § sjölagen (1994:1009).

#### 4.12.10 Närmare om artiklarna 8.2, 8.3, 8.5 och 8.6

I artiklarna 8.2, 8.5 och 8.6 finns *dels* bestämmelser som reglerar de enskilda utredarnas praktiska kunskaper och erfarenheter, *dels* regler som ska medföra att för Sveriges del Statens haverikommission omgående ska kunna reagera på underrättelser om en olycka och erhålla tillräckliga resurser, samt *dels* regler som möjliggör för Statens haverikommission att kunna kombinera sina uppgifter enligt olyckutredningsdirektivet med utredningar av andra händelser än sjöolyckor på villkor att sådana utredningar inte äventyrar haverikommissionens oberoende ställning.

Enligt utredningens mening omfattas alla nämnda kraven redan i dag av utformningen av regelverket kring Statens haverikommission. Dessa delar föranleder enligt utredningens mening således inte något förslag till ändring eller tillägg i lag eller förordning.

I artikel 8.3 finns regler som medför att ett utredningsorgan får anförtros insamling och analys av data om sjösäkerhet. Enligt utredningens mening utgör detta sådana uppgifter som ska åläggas Transportstyrelsen i framtiden, jfr avsnitt 4.12.9.

### 4.13 Undersökningens genomförande (artikel 8.4)

**Utredningens förslag:** Angående utredningens genomförande införs kompletterande bestämmelser i 9 § i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) där det specificeras att den myndighet som gör en undersökning (Statens haverikommission) får i detta sammanhang även, utöver vad som anförs i paragrafens första stycke, granska och ta del av

- relevant information och registrerade data, innefattande data från färdskrivare, avseende fartyg, resa, last, besättning eller andra personer, föremål, förhållanden eller omständigheter,
- resultat från undersökning av eller provtagning från omkomnas kroppar,
- resultat och prover tagna från undersökning av personer inblandade i driften av fartyget, eller annan i detta sammanhang berörd person.

Utredningen föreslår också en ny bestämmelse i LUO, 12 a §, där det stadgas att vad som anförs i 7–12 §§ LUO angående undersökningens genomförande, förbud att rubba egendom och tillvaratagen egendom, även ska gälla vid sådan preliminär bedömning som genomförs vid en allvarlig sjöolycka enligt 2 § 2. andra stycket LUO.

Artikel 8.4 innehåller regler om utredningens genomförande och har följande innehåll.

#### *Artikel 8.4*

Medlemsstaterna ska inom ramen för sina respektive nationella rättssystem, se till att utredarna i det egna utredningsorganet, eller det utredningsorgan åt vilket säkerhetsutredningen har anförtrodd, 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.

#### 4.13.2 Svensk rätt

De bestämmelser i svensk lagstiftning som är aktuella i sammanhanget återfinns i 7–10 §§ i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och har följande innehåll.

##### **Undersökningens genomförande**

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

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

8 § En undersökning enligt denna lag skall genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds får polismyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer avspärra område, ta hand om egendom eller vidta annan liknande åtgärd, om det behövs för att säkerställa utredningen och åtgärden inte kan uppskjutas.

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

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

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

10 § Den myndighet som gör undersökningen får begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt inom vars område olyckan eller tillbudet har inträffat eller den berörda personen vistas. Rätten skall hålla förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder inte möter. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

#### **Förbud att rubba egendom**

11 § Om det har inträffat en olycka eller ett tillbud som undersöks enligt denna lag, får egendom som kan antas vara av betydelse för undersökningen inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet.

Detta gäller inte, om egendomen rubbas för att rädda människoliv eller om det i övrigt finns synnerliga skäl därtill.

I förarbetena till bestämmelserna i LUO (prop. 1989/90:104 s. 39) anges bl.a. följande.

Hänvisningen till 23 kap. rättegångsbalken innebär att polisen vid behov får, trots att någon brottsmisstanke inte föreligger, hämta och kvarhålla en person vid förhör och i övrigt vidta de åtgärder som nämnda kapitel ger utrymme för. Vid misstanke om brott får dessutom polismyndigheten tillgripa tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken under de förutsättningar som anges där. Detta behöver emellertid, som lagrådet framhållit, inte sägas uttryckligen i lag.

I förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) finns kompletterande bestämmelser till ovannämnda bestämmelser i 10 och 11 §§. Dessa paragrafer har följande innehåll.

**Ersättning vid förhör**

10 § I fråga om rätt till ersättning av allmänna medel för den som har hörts inför Statens haverikommission gäller kungörelsen (1969:590) om ersättning vid förundersökning i brottmål.

Föreskrifterna om undersökningsledaren gäller dock i stället Haverikommissionen.

**Utlandsmyndigheters medverkan**

11 § Statens haverikommission får begära att Regeringskansliet (Utrikesdepartementet) lämnar hjälp med att skaffa upplysningar som är av betydelse för en undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Redogörelse för uppgifter som har inhämtats från personer som vistas utomlands och för andra åtgärder som har vidtagits med anledning av Haverikommissionens begäran skall snarast tillställas denna.

**4.13.3 Närmare jämförelse mellan direktivet och svensk rätt**

En jämförelse mellan artikel 8.4 i direktivet och gällande svensk rätt ger vid handen att det i en del fall inte finns skäl att föreslå några tillägg eller ändringar i de svenska författningarna, men att det i andra fall finns en rad oreglerade situationer där kompletterande bestämmelser enligt utredningen föreslås föras in i lagen.

*Artikel 8.4 a):*

– *första delen:* Statens haverikommission ska ha rätt att "... få tillgång till alla relevanta områden eller olycksplatser ..."

Statens haverikommission har, med stöd av 9 § tredje stycket LUO, rätt att "... få tillträde till platsen för olyckan eller tillbudet".

– *andra delen:* "... och alla fartyg, vrak eller strukturer, inklusive last utrustning och vrakdelar,".

Statens haverikommission får, med stöd av 9 § första stycket andra punkten LUO, "... också ta med sig och granska föremål som kan vara av sådan betydelse" (dvs. av betydelse för utredningen).

Utredningen bedömer mot bakgrund härav att dessa svenska bestämmelser motsvarar vad som anförs i artikeln, varför skäl att föreslå något tillägg i denna del inte finns.

*Artikel 8.4 b):*

Statens haverikommission ska ha rätt att ”säkerställa omedelbart upptagande av bevismaterial och kontrollerad sökning efter och bortforsling av vrak, vrakdelar eller andra delar och ämnen för undersökning eller analys.”

Statens haverikommission får, med stöd av ovan nämnda regler i 9 § första stycket andra punkten LUO, ”... ta med sig och granska föremål”.

I 8 § andra stycket samma lag, stadgas vidare följande.

I avvaktan på att undersökningen inleds får polismyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer avspärra område, ta hand om egendom eller vidta annan liknande åtgärd, om det behövs för att säkerställa utredningen och åtgärden inte kan uppskjutas.

Av förarbetena till sistnämnda bestämmelse (prop. 1989/90:104 s.39) framgår att – vid sidan av polismyndigheten – angivna åtgärder även ska kunna vidtas av ”en myndighet som utses av regeringen” samt att ”tanken är att tillsynsmyndigheterna ska utses för sina resp. tillsynsområden” men att ”även andra myndigheter kan komma i fråga”.

Härutöver finns regler om förbud att rubba egendom i 11 § LUO samt regler om samråd med den som leder förundersökning enligt 8 § första stycket första punkten LUO.

Dessutom finns regler i 10 § LUO om att en myndighet som gör undersökningen vid domstol får begära att ”...någon föreläggas att tillhandahålla handlingar eller föremål”.

Mot bakgrund av det ovan anförda finns enligt utredningen redan i dag regler som möjliggör för Statens haverikommission att få tillgång till det material som anges i artikeln. Något skäl att föreslå komplettering av lagtexten i denna del föreligger därför inte.

*Artikel 8.4 c):*

Statens haverikommission ska ha rätt att ”kräva undersökning eller analys av de föremål som avses i b, och att få fri tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller analyser.”

Statens haverikommission får, med stöd av ovan nämnda regler i 9 § första stycket andra punkten LUO, ”... granska föremål ...” och ”... granska handlingar ...”

Därtill ska läggas att det i 8 § första stycket anges att ”en undersökning enligt denna lag ska genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade”.

Sammantaget får Statens haverikommission enligt utredningen därmed anses ha tillgång till föremål och resultat på ett sådant sätt som krävs enligt 8.4 c). Någon författningsändring föreslås därför inte heller i denna del.

*Artikel 8.4 d):*

Statens haverikommission ska ha rätt att ”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,”.

Statens haverikommission har på motsvarande sätt som anges ovan i kommentaren angående artikel 8.4 c) rätt att granska föremål och handlingar (jfr 9 § första stycket andra punkten LUO).

I den nu aktuella artikeln anges dock krav på tillgänglighet av ”information och data” som enligt utredningen inte automatiskt kan härledas till en viss handling. För att tydliggöra att Statens haverikommission ska ha tillgång till även dessa uppgifter föreslår utredningen ett tillägg i 9 § LOU med detta innehåll.

*Artikel 8.4 e):*

Statens haverikommission ska ha rätt att få ”fri tillgång till resultaten från undersökningen av dödsoffers kroppar eller från prover från dödsoffers kroppar,”.

På motsvarande sätt som anges ovan i kommentaren till artikel 8.4 d) föreslås ett tillägg i 9 § LOU där det klargörs att Statens haverikommission även ska ha tillgång till resultat och prover från omkomna.

*Artikel 8.4 f):*

Statens haverikommission ska ha rätt att ”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,”

På samma sätt som i artikel 8.4. e) bör en hänvisning göras till ”resultat och prover”.

*Artikel 8.4 g):*

Statens haverikommission ska ha rätt att ”höra vittnen utan att personer vars intressen kan anses hindra säkerhetsutredningen är närvarande,”

Av 9 kap. första stycket första punkten LUO framgår att ”den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar för utredningen.” Av 10 § samma lag framgår vidare att ”den myndighet som gör undersökningen får begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol...”

I sammanhanget har fråga väckts om utformningen av artikeln i denna del också kan anses innebära att ombud till vittnen m.m. i vissa fall ska kunna vägras att vara närvarande. Enligt utredningen bör framhållas att olycksutredningsdirektivet enbart omfattar teknisk utredning och inte juridisk sådan, som t.ex. reglerar ansvarfrågan vid en olycka, varför regler om vittnens rättigheter m.m. saknas i direktivet. Utredningen anser att nämnda artikel enbart får anses omfatta det faktum att vittnen inte ska kunna påverkas av en tredje part och särskilt inte av någon som har ett särskilt intresse i utredningen. Ombud till vittnen kan enligt utredningen generellt sett inte anses utgöra ”... personer vars intressen kan anses hindra säkerhetsutredningen...”. Att ett ombud företräder både fartygsägare och sjömän samtidigt i en undersökning av en sjöolycka bör, enligt utredningen, som en grundläggande princip, enbart ske om parterna inte har motstående intressen. Om så är fallet kan vittnets utsaga få ett begränsat utredningsvärde.

Sammantaget innebär detta enligt utredningen att utformningen av det svenska regelverket i nuläget inte medför skäl för att föreslå några ändringar i denna del.



*Artikel 8.4 b):*

Statens haverikommission ska ha rätt att ”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 denna del görs motsvarande bedömning som i kommentaren avseende artikel 8.4 b) ovan och något skäl att föreslå komplettering av svensk rätt föreligger således inte.

*Artikel 8.4 i):*

Statens haverikommission ska ha rätt att ”begära bistånd från respektive stats relevanta myndigheter, inklusive flagg- och hamnstaternas besiktningsspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänst, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.”

I svensk rätt finns motsvarande bestämmelser i 9 kap. andra stycket LUO varav framgår följande.

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

Vidare finns ytterligare bestämmelser i tredje stycket i samma lagrum med följande innehåll.

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

Till detta kan även läggas reglerna i 8 § LUO angående samråd med den som leder förundersökningen av det inträffade.

Vad gäller rapporteringsskyldighet för myndigheter se avsnitt 4.10 ovan.

Det kan framhållas att denna artikel endast stadgar en ”rätt att begära bistånd” i jämförelse med vad t.ex. som anges i 5 kap. 18 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) angående bl.a. Tullverkets och Kustbevakningens ”skyldighet att biträda tillsynsmyndigheten och lämna de upplysningar som dessa myndigheter behöver för att utöva tillsyn”.

Den samlade bedömningen blir enligt utredningen att det inte finns skäl att föreslå någon justering av lag eller förordning i denna del.

#### 4.13.4 Genomförande av preliminär bedömning vid allvarlig sjöolycka

De förutsättningar som anges angående undersökning av en olycka i 7–12 §§ LUO – undersökningens genomförande, förbud att rubba egendom och tillvaratagen egendom – ska, enligt utredningens mening, även gälla vid en sådan preliminär bedömning som ska göras vid allvarlig sjöolycka enligt utredningens föreslagna bestämmelse i 2 § 2. andra stycket LUO.

Utredningen föreslår därför att en ny bestämmelse i LUO, 12 a §, ska införas med detta innehåll.

#### 4.14 Sekretess (artikel 9)

Utredningens förslag: Se kap. 5.
----------------------------------

Artikel 9 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om sekretess.

Referenser i IMO-koden är chapter 23. Av direktivet framgår följande.

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 säkerhetsutredningssyftet, 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.

Utredningen har – på grund av frågans omfattning och komplexitet – funnit skäl att redovisa förslag till regler om sekretess m.m. i ett

separat kapitel, se vidare kap. 5, Sekretessfrågor i IMO-koden och olycksutredningsdirektivet.

#### 4.15 Permanent samarbetsstruktur (artikel 10)

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse införs i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor – 8 c § – där det anges att Statens haverikommission ska delta i den permanenta samarbetsstrukturen enligt art. 10 i olycksutredningsdirektivet.

Artikel 10 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om permanent samarbetsstruktur och har följande innehåll.

##### *Artikel 10.1*

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.

##### *Artikel 10.2*

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

##### *Artikel 10.3*

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.

En permanent samarbetsstruktur ska enligt olycksutredningsdirektivet upprättas av medlemsstaterna. Någon reglering i detta avseende finns inte i svensk rätt. Det pågår ett samarbete mellan medlemsstaterna i CTG CMAI (EMSA). Statens haverikommission är representerat i gruppen sedan dess start. Gruppen håller på att ombildas till PCF (Permanent Cooperation Framework).

Utredningen föreslår att en ny bestämmelse införs som anger att Statens haverikommission är representant för Sverige i samarbetsstrukturen enligt artikel 10 i olycksutredningsdirektivet.

I kraft härav är de krav som ställs upp i artikel 10.3 uppfyllda.

Vad avser artikel 10.3 f), sekretessregler vid utbyte av utredningsmaterial mellan Statens haverikommission och medlemsstat samt mellan Statens haverikommission och tredjeland, se vidare avsnitt 5.5.11 angående sekretess.

#### 4.16 Kostnader (artikel 11)

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår införandet av en ny paragraf i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO), 8 d §, som reglerar fördelning av uppkomna kostnader när undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss inbegriper fler än en medlemsstat inom den Europeiska unionen.

I detta sammanhang ska var och en av medlemsstaterna stå för sina kostnader.

I bestämmelsen klargörs vidare att om bistånd begärs från en medlemsstat inom den Europeiska unionen som inte är inblandad i undersökningen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss, ska medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnaderna.

Artikel 11 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om kostnader med följande innehåll.

#### *Artikel 11.1*

Om säkerhetsutredningar inbegriper två eller fler medlemsstater ska de respektive verksamheterna vara kostnadsfria.

#### *Artikel 11.2*

Om bistånd begärs från en medlemsstat som inte är inblandad i säkerhetsutredningen ska medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnaderna.

I 8 § FOU regleras samarbete mellan Statens haverikommission och utländska myndigheter.

Svensk rätt saknar dock sådana bestämmelser som avser fördelning av kostnader.

Utredningen anser därför att en ny paragraf i FOU bör införas, 8 d §, med en bestämmelse som – när säkerhetsutredningarna avseende sjöolyckor inbegriper fler än en medlemsstat inom den Europeiska unionen – även reglerar de kostnader som i detta sammanhang uppstår för dessa medlemsstater.

Innebörden i artikel 11.1 i olycksutredningsdirektivet – att ”... respektive medlemsstats verksamhet vara kostnadsfri för den andra staten” innebär att var och en av staterna således stå för sina kostnader.

Utredningen föreslår därmed ett införande av en ny bestämmelse som stadgar att Statens haverikommission enbart ska stå för de kostnader som uppkommit i Sverige.

Vidare stadgas att om bistånd begärs från en medlemsstat inom den Europeiska unionen, som inte deltar i undersökningen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss, ska medlemsstaterna enas om återbetalning av kostnaderna. Regler angående detta förs också in i den föreslagna nya paragrafen.

#### 4.17 Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse (artikel 12)

**Utredningens förslag:** I 8 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) införs bestämmelser som reglerar samarbetet i samband med undersökningen av sjöolyckor och tillbud till sjöss, med stater som inte är medlemmar i den Europeiska unionen – s.k. tredjeländer – med väsentligt intresse.

Ett tredjeland med väsentligt intresse ska, i den utsträckning det är möjligt, tillåtas medverka i undersökningen.

Ett samarbete med ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka rapporteringskraven enligt 13 § på Statens haverikommission.

Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som berör svenska intressen, kan Statens haverikommission besluta att inte genomföra en parallell undersökning, allt under förutsättning att undersökningen som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med IMO-resolution MSC.255(84) (koden för sjöolyckor).

Artikel 12 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse.

Referens i IMO-koden är chapter 7, 9, 10, 13, 23.4 och 24.

Av artikeln framgår följande.

##### *Artikel 12.1*

Medlemsstaterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta i säkerhetsutredningar med tredjeländer med väsentligt intresse.

### Artikel 12.2

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.

### Artikel 12.3

En medlemsstats samarbete i en säkerhetsutredning som genomförs av ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka genomförandet av och uppfyllandet av rapporteringskraven för säkerhetsutredningar enligt detta direktiv. Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en säkerhetsutredning där en eller flera medlemsstater är inblandade kan medlemsstaterna besluta att inte genomföra en parallell säkerhetsutredning under förutsättning att den säkerhetsutredning som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med IMO-koden för utredningar av sjöolyckor.

I 8 § FOU regleras samarbete mellan Statens haverikommission och utländska myndigheter.

Nämnda paragraf hänvisar till IMO-resolution A.849 (20) (jfr punkterna 5 och 9).

Som nämnts ovan (jfr avsnitt 4.11) finns i artikel 7 i olycksutredningsdirektivet, bestämmelser som reglerar Sveriges samarbete med medlemsstater i den Europeiska unionen i samband med en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss.

I den nu aktuella artikeln finns bestämmelser som, avseende motsvarande situation, reglerar samarbete med stater som inte är medlemmar i den Europeiska unionen, dvs. s.k. tredjeländer.

En förutsättning för att samarbetet ska ske på detta sätt är att det ska vara fråga om ett tredjeland med *väsentligt intresse*.

Utredningen anser att svensk rätt bör kompletteras med en bestämmelse som även reglerar samarbetet med tredjeländer med väsentligt intresse, under förutsättning att dessa stater omfattas av IMO-kodens bestämmelser.

Utredningen föreslår att dessa exempel också förs in i 8 § FOU.

Angående begreppet *stat med väsentligt intresse* se ovan i avsnitt 4.6 angående artikel 2.1 c) samt avsnitt 4.11 angående artikel 7.

Statens haverikommission ska vidare i den utsträckning det är möjligt utöva nämnda samarbete. I samarbetet innefattas en

möjlighet för tredjeländer att när som helst vid en sådan undersökning av en sjöolycka eller tillbud till sjöss, under ansvar av Statens haverikommission, medverka i en undersökning i enlighet med olycksutredningsdirektivet.

I den av utredningen föreslagna kompletteringen av 8 § FOU införs även en bestämmelse som reglerar följande situation. Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss där kan Statens haverikommission besluta att inte genomföra en parallell undersökning, allt under förutsättning att undersökningen som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med den nya IMO-koden MSC.255(84) (koden för sjöolyckor).

I 8 § FOU införs också en uttrycklig bestämmelse om att samarbetet med tredjeland med väsentligt intresse inte får påverka rapporteringskraven enligt 13 § FOU på Statens haverikommissionens.

#### 4.18 Bevarande av bevis (artikel 13)

**Utredningens förslag:** Nya bestämmelser ska införas i 18 kap. 5 a § och 20 kap. 11 a § sjölagen (1994:1009, SjöL).

Enligt 18 kap. 5 a § SjöL ska, om det har inträffat en sjöolycka eller tillbud till sjöss, följande material, för tiden före, under och efter olyckan, bevaras:

1. sjökort
2. dagböcker
3. elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivarsystem och annan elektronisk utrustning
4. annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökningen av olyckan.

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

Om någon bryter mot bestämmelsen ska bötesstraff kunna utdömas enligt 20 kap. 11 a § SjöL.



Artikel 13 i direktivet handlar om bevarande av bevis. Som ovan nämnts anges i artikeln att 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 säkerhetsundersökningen av olyckan manipuleras,
- d) skyndsamt ta upp och bevara alla bevis som behövs för en säkerhetsundersökning.

Någon motsvarighet till regleringen i artikel 13 finns i dag inte i svensk rätt. Det finns dock i sjölagen (1994:1009, SjöL), 18 kap. 1–5 §§, särskilda regler om hur dagböcker ska föras. I 18 kap. 2 § tredje stycket anges att dagbok och kladd till dagbok ska föras med ordning och tydlighet. Anteckningar får inte utplånas, strykas över eller på något annat sätt göras oläsliga. Om en felskrivning sker ska rättelse göras genom en särskild anteckning. Vidare gäller enligt 18 kap. 5 § att dagbok förd på ett svenskt fartyg eller på ett danskt, finskt eller norskt fartyg som befinner sig i svensk hamn ska hållas tillgänglig för var och en som vill ta del av innehållet, om hans rätt är beroende av detta, med visst undantag. En dagbok ska förvaras av redaren i minst tre år efter dess avslutning. Om talan väcks inom den tiden i anledning av en händelse om vilken en anteckning gjorts i dagboken, ska boken förvaras till dess målet har avgjorts genom lagakraftvunnen dom. Skyldigheten att hålla dagbok tillgänglig och den tid då dagboken ska förvaras gäller även i fråga om kladd till dagbok samt på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Den som bryter mot bestämmelserna om dagböcker kan i vissa fall dömas till böter enligt 20 kap. 11 § SjöL.

Uttrycket ”loggböcker” i direktivet motsvarar vad som avses med dagböcker i svensk sjölagstiftning. Genom reglerna i 18 kap. SjöL finns alltså redan reglering avseende bevarande av dagböcker samt ”på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs

navigering och gången av dess maskineri”, vilket t.ex. kan avse färdskrivarsystem.

För att uppnå korrekta resultat i undersökningar av olyckor till sjöss och i sjöförklaringar är det bevismaterial som nämns i artikel 13 av stor betydelse. Som nedan anges i avsnitt 5.3.2 om sekretess har Statens haverikommission i skilda sammanhang framfört att det av olika skäl finns en konkret risk att det som beskrivs i artikel 13 faktiskt inträffar i verkligheten. Enligt utredningens uppfattning kommer sannolikt drivkraften att skydda material och utrustning som nämns i artikeln öka hos de personer som handhar dessa genom att känsliga uppgifter nu kommer att omfattas av sekretess, enligt utredningens förslag nedan i kap. 5. För att i möjligaste mån garantera att det aktuella bevismaterialet bevaras intakt anser utredningen att kraven i artikel 13 om bevarande av bevis bör finnas lagfästa. Vidare bör det regleras vilket ansvar som ska följa om kraven inte efterlevs.

Som ovan nämnts finns redan bestämmelser om bevarande av dagböcker och andra ”på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri”. Den reglering utredningen nu föreslår har dock till syfte att skydda bevismaterial i olycksundersökning och bör, för att vara komplett, avse även dagböcker och färdskrivarsystem, m.m. Utredningen föreslår att det i den nya paragrafen upplysningsvis förs in en hänvisning till 18 kap. 5 § SjöL så att det tydligt framgår att annan reglering om bevarande av aktuellt material finns vid sidan av den nu föreslagna.

Enligt artikel 13 ska det aktuella materialet, för tiden före, under och efter olyckan, bevaras. Utredningen föreslår att motsvarande tidsangivelse används i författningstexten. Några praktiska gränsdragningsproblem avseende vilken tidsrymd detta kan avse torde knappast uppstå. Som tidigare nämnts finns bestämmelser om bevarande av dagböcker och andra tekniska uppteckningar i SjöL. Vad avser färdskrivarsystem finns en inbyggd tidsbegränsning då det, enligt IMO:s minimikrav, är de senaste tolv timmarnas inspelning som kan återskapas och spelas upp.

Enligt utredningens mening bör den aktuella regleringen avse alla sjöolyckor eller tillbud till sjöss, inte enbart sådana som utreds enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO). Det är därför lämpligt att införa den nya regleringen i 18 kap. SjöL, som i dag rubriceras ”Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning”. Till rubriken bör lägga

”bevarande av bevis”. Under en egen rubrik om bevarande av bevis vid undersökning av sjöolycka, i 18 kap. 5 a § SjöL, föreslås att en ny bestämmelse införs, som lyder:

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

1. sjökort
2. dagböcker
3. elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivarsystem och annan elektronisk utrustning
4. annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökningen av olyckan.

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

Vidare föreslås att 18 kap. 5 a § SjöL straffsanktioneras genom införande av en ny paragraf, 20 kap. 11 a § SjöL, avseende ansvar:

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 18 kap. 5 a § döms till böter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken. I ringa fall skall dock inte dömas till straff.

Det som regleras i artikel 13 d), att skyndsamt ta upp bevis, får anses uppfyllt i svensk rätt genom vad som sägs om Statens haverikommissions uppdrag i LUO och FUO.

Genom de nu föreslagna ändringarna i SjöL får Sverige anses uppfylla kraven i direktivets artikel 13.

#### 4.19 Olycksrapporter (artikel 14)

**Utredningens förslag:** Kompletterande bestämmelser införs i 13 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) som *dels* tydliggör att utformningen av rapporten ska ske antingen i enlighet med bilaga I till olycksutredningsdirektivet, i förenklad form eller i form av en delrapport, *dels* det tidskrav då rapport ska lämnas (tolv månader).

I 15 § FUO förs in kompletterande bestämmelser för att tydliggöra rapporteringen till kommissionen av de olika formerna av rapporter som nämns ovan.

I artikel 14 i olycksutredningsdirektivet finns bestämmelser om olycksrapporter med följande innehåll.

Referens i IMO-koden är chapter 14. Av artikeln framgår följande.

#### Artikel 14.1

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.

#### Artikel 14.2

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.

I svensk rätt finns motsvarande bestämmelser i 13 § FOU av vilken, i här aktuella delar, framgår följande.

Statens haverikommission skall slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet, samt *upprätta en rapport* med redogörelse för undersökningen och utlåtande i de avseenden som anges i 6 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

*I rapporter som tas fram med anledning av tillbud skall inblandade personers namn inte anges. –*

Enligt utredningens mening bör 13 § FOU kompletteras och justeras med bestämmelser som *dels* anger det krav som ställs på tid för inledande av en undersökning, *dels* kompletteras med bestämmelser där det anges att en rapport till följd av en undersökning ska upprättas antingen i enlighet med bilaga I till olycksutredningsdirektivet (slutrapport), i förenklad form, eller i form av en delrapport.

*Artikel 14.3*

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.

Av 14–16 §§ FUIO framgår vidare vem som därefter ska erhålla rapporten enligt följande.

14 § Statens haverikommission skall lämna rapport till tillsynsmyndigheten eller, i andra fall än som avses i 3 § andra stycket 1-3, den myndighet vars ansvarsområde olyckan eller tillbudet berör.

En rapport om en olycka eller ett tillbud som berör militär --- sjöfart skall lämnas även till tillsynsmyndigheten för motsvarande civila verksamhet.

15 § Om det inte strider mot lag, skall en kopia av *rapporten* sändas till de myndigheter och organisationer som med stöd av 8 § första stycket har getts tillfälle att närvara vid undersökningen, samt till Europeiska gemenskapernas kommission. Skulle översändandet av en sådan kopia strida mot lag skall i stället ytterligare en rapport tas fram utan de uppgifter som inte får översändas och sändas till Europeiska gemenskapernas kommission.

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett danskt, finskt eller norskt fartyg – skall en kopia av rapporten sändas till säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om undersökningen avser en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg som är registrerat i en annan stat än som anges i andra stycket och om undersökningen har begärts av en myndighet i den andra staten, skall rapporten överlämnas till den myndigheten genom Regeringskansliets (Utrikesdepartementets) försorg. ---

**Rapportering till internationella organisationer**

16 § --- Transportstyrelsen fullgör också den rapporteringskyldighet gentemot Internationella sjöfartsorganisationen som följer av bestämmelser om undersökning av olyckor i internationella överenskommelser som har biträttats av Sverige.

Även i 15 § FUIO föreslår utredningen en komplettering på så sätt att den kommer att omfatta samtliga former av rapporter som anförs i artikel 14.3 i olycksutredningsdirektivet; slutrapport, förenklad rapport och delrapport.

## 4.20 Säkerhetsrekommendationer (artikel 15)

**Utredningens förslag:** Artikel 15 medför ett tillägg i 17 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO), där det anges att en anmälan/säkerhetsrekommendation även ska kunna göras/lämnas, till utländska myndigheter, samt till andra som bäst kan omsätta dem i praktiken.

Artikel 15 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om säkerhetsrekommendationer och har följande innehåll.

### *Artikel 15.1*

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.

### *Artikel 15.2*

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.

### *Artikel 15.3*

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

Av bilaga I till olycksutredningsdirektivet (p. 6, andra stycket) framgår angående säkerhetsrekommendationer följande.

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.

Syftet med en undersökning ska enligt 6 § 2 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) vara att ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av olyckan

eller tillbudet eller att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud.

I 14 och 17 §§ FOU finns bestämmelser avseende säkerhetsrekommendationer med följande innehåll.

14 § Statens haverikommission skall lämna rapport till tillsynsmyndigheten eller, i andra fall än som avses i 3 § andra stycket 1-3, den myndighet vars ansvarsområde olyckan eller tillbudet berör.

En rapport om en olycka eller ett tillbud som berör militär --- sjöfart skall lämnas även till tillsynsmyndigheten för motsvarande civila verksamhet.

#### **Förslag till åtgärder**

17 § Om det behövs för att undvika liknande händelser som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, skall Statens haverikommission, innan undersökningen avslutas och rapporten är färdig, göra en anmälan till den myndighet som avses i 14 § första stycket. Uppgift om en sådan anmälan skall tas in i rapporten.

Om Haverikommissionen i en sådan rapport eller anmälan föreslår att åtgärder vidtas för att undvika liknande olyckor eller tillbud som den undersökningen avser eller för att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud, skall myndigheten underrätta Haverikommissionen om sin inställning till de föreslagna åtgärderna.

En säkerhetsrekommendation skall utformas på sådant sätt att den inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar i samband med en olycka eller tillbud.

Inledningsvis kan konstateras att det i 17 § FOU anförs att en "anmälan" ska lämnas, medan begreppet "säkerhetsrekommendation" används i sista stycket i paragrafen.

I 14 § FOU används begreppet "rapport". I olycksutredningsdirektivet, artikel 3.7, återfinns en definition av begreppet säkerhetsrekommendation där det anges följande.

I detta direktiv avses med ---

--- 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.

Utredningen anser inte att behov föreligger att i svensk lagstiftning uttryckligen föra in nämnda definition, utan att innebörden i begreppet redan framgår av gällande bestämmelser.

Den centrala frågan i denna del är därefter till vem säkerhetsrekommendationen ska riktas, dvs. vem/vilka som ska vara säkerhetsrekommendationernas adressater.

I nuvarande svensk lagstiftning ska Statens haverikommission lämna uppgifterna till tillsynsmyndigheten, eller i andra fall än som avses i 3 § andra stycket 1–3 samma lag, ”... den myndighet vars ansvarsområde olyckan eller tillbudet berör”.

Rekommendationerna riktas således enligt gällande rätt enbart till *myndigheter*. Detta ska jämföras med vad som anges i olycksutredningsdirektivet där det numera stadgas (jfr bilaga I till olycksutredningsdirektivet, p. 6 andra stycket) att rekommendationerna ska riktas till ”... *dem som bäst kan omsätta dem i praktiken ...*”.

Samtidigt ges i bilagan exempel på vad som menas med dessa adressater, såsom fartygsägare, redare, erkända organisationer, sjöfartsmyndigheter, sjötrafikinformationstjänster, räddningstjänster, internationella sjöfartsorganisationer och europeiska institutioner.

I vissa fall kan det enligt utredningen – såsom fallet är i dag – vara en fördel att rikta en rekommendation till en tillsynsmyndighet, eftersom den i många fall har bäst möjlighet att kunna överblicka uppkomna situationer i ett större sammanhang än vad enskilda intressenter har.

I andra fall kan det dock vara en direkt fördel att t.ex. redare och fartygsägare direkt får ta del av säkerhetsrekommendationen, t.ex. när det rör sig om specifik teknisk information som rör ett visst fartyg, eller typ av fartyg.

I vissa fall bör rekommendationen även kunna ställas till myndigheter i andra länder och europeiska institutioner.

International Civil Aviation Organization (ICAO) har, i en revisionsrapport efter vidtagen revision i oktober 2008 avseende det svenska säkerhetsarbetet på luftfartens område, rekommenderat att Statens haverikommission ska vidta åtgärder för att bl.a. kunna lämna rekommendationer till relevanta myndigheter *i andra länder*, när som helst under utredningens gång, om vilka förebyggande åtgärder som helst som haverikommissionen kan finna nödvändiga att omedelbart behöva vidtas för att förbättra säkerheten.



Utredningen anser mot bakgrund härav att en justering i 17 § FOU ska göras för att en bredare bas av adressater ska kunna omfattas av säkerhetsrekommendationerna än vad som är fallet i dag. I det av utredningen föreslagna tillägget i paragrafens andra stycke ska – utöver vad som regleras i dag – en hänvisning också ske till utländska myndigheter samt till andra som bäst kan omsätta säkerhetsrekommendationerna i praktiken.

Enligt utredningen åligger det Statens haverikommission att från fall till fall besluta om vilken eller vilka adressater som ska omfattas av rekommendationen.

#### 4.21 Förvarning (artikel 16)

**Utredningens förslag:** Artikel 16 föranleder ett tillägg i 17 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FOU) där det anges att Statens haverikommission ska, om den anser att det krävs ett snabbt ingripande på gemenskapsnivå för att förebygga uppkomsten av nya olyckor, lämna en förvarning till kommissionen.

Artikel 16 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om förvarning (safety alert) och har följande innehåll.

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.

I 17 § FOU finns bestämmelser angående säkerhetsrekommendationer.

På samma sätt som anförts ovan under avsnitt 4.20 (artikel 15) att det ibland finns skäl att kunna lämna en säkerhetsrekommendation till en europeisk institution, kan det – i de fall det krävs ett snabbt ingripande på gemenskapsnivå för att förebygga uppkomsten av nya olyckor – föreligga skäl att, utan dröjsmål, kunna lämna en förvarning till kommissionen.

Sådana regler saknas i dag i svensk rätt.

Utredningen föreslår därför ett tillägg i 17 § FOU med detta innehåll.

#### **4.22 Emcip – Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (artikel 17)**

**Utredningens förslag:** I 13 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) införs bestämmelser där det anges att Statens haverikommission ska ansvara för inrapportering av uppgifter angående sjöolyckor och tillbud till Europeiska kommissionen i enlighet med bilaga II till olycksutredningsdirektivet.

Artikel 17 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om lagring och analys av data om sjöolyckor och tillbud i Europeiska databasen för sjöolycksutredningar, European Marine Casualty Information Platform, (Emcip) och anmälning av sjöolyckor till kommissionen.

Referens i IMO-koden är chapter 5. Artikeln har följande innehåll.

##### *Artikel 17.1*

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).

##### *Artikel 17.2*

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

##### *Artikel 17.3*

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.

#### *Artikel 17.4*

Kommissionen och medlemsstaterna ska utveckla databssystemet och en metod för uppgiftsrapportering inom lämplig tidsfrist.

#### *Inrapportering i nuläget*

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning (tidigare Sjöfartsinspektionen) sköter i dag inrapporteringen till fyra databaser:

1. SjöOlycksSystemet (SOS),
2. European Marine Casualty Information Platform (*Emcip*) – databas inom Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA (European Maritime Safety Agency),
3. Global Integrated Shipping Information System (*GISIS*) – databas inom International Maritime Organization (IMO), samt
4. The Helsinki Commission (*HELCOM*) – Baltic Marine Environment Protection Commission, dvs. en sammanslutning för att bevara miljön i och kring Östersjön.

Utöver detta har Transportstyrelsen i dag också som rutin att ombesörja rapporteringen till varje berörd flagg- eller kuststat avseende uppkomna sjöolyckor och tillbud till sjöss. Detta utgör ett kort och tidigt meddelande om den aktuella händelsen. Detta görs för att staterna ska kunna avgöra hur de sedan ska agera.

#### *Emcip*

Vad avser inrapporteringen till *Emcip* så görs den i flera steg; dels en inledande "notification" (*Emcip*-notifiering) följt av en fylligare rapport efter avslutad utredning. Kraven är att i princip alla händelser ska inrapporteras i alla fall som "notification". För Sveriges del motsvarar detta ca 240 stycken rapporteringar per år.

Enligt vad utredningen har erfarit finns det planer på att samordna rapporteringsarbetet, bl.a. på så sätt att Transportstyrelsen strävar efter idealfallet med att en händelse enbart ska behöva matas in i en databas (till SOS) en gång och att relevant information sedan ska kunna föras över till andra databaser, t.ex. *Emcip*.

Av artikel 17.3 framgår att medlemsstaternas utredningsorgan, dvs. för svenskt vidkommande Statens haverikommission (jfr

avsnitt 4.12), ska anmäla sjöolyckor och tillbud till sjöss till kommissionen med användning av den mall som bifogas olycksutredningsdirektivet; Bilaga II – Uppgifter som ska lämnas i anmälan om sjöolyckor och tillbud till sjöss (Del av Europeiska databasen för sjöolycksutredningar – Emcip). Skäl föreligger därför att införa bestämmelser i 13 § 1. sista stycket förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO), som reglerar att Statens haverikommission ska åläggas utföra sådana inrapporteringsuppgifter. Statens haverikommissions rapporteringsskyldighet ska även avse sådan inledande ”notification” som nämns ovan (Emcip-notifiering).

### *Övriga databaser*

Olycksutredningsdirektivet reglerar inte hur medlemsstater ska notifiera varandra vid en olycka. Denna rutin återfinns däremot i chapter 5 i IMO-koden och gäller både inom EU och övriga världen. I denna del anges endast att det är staten som har denna meddelandeskyldighet, inte uttryckligen statens utredningsorgan.

Utredningen har vid kontakter med Statens haverikommission erfarit att haverikommissionen anser att även denna rapporteringsskyldighet ska kunna åvila dem. Argument kan föras kring vilken myndighet som lämpligen bör ha skyldigheten till den framtida rapporteringen i denna del. Statens haverikommission har en jourverksamhet 24 timmar om dygnet, mandat för att fatta utredningsbeslut och ingå överenskommelser om samarbete med andra länder. Detta kan tala för att notifieringen, även i dessa delar, ska hanteras av Statens haverikommission. Dessutom kan det vara en fördel att den myndighet som fattar besluten också ska vara den som notifierar. Vidare kan en jämförelse göras med rapporteringsskyldighet för civil luftfart i 8 § FUO. Å andra sidan har Transportstyrelsen, som ovan nämnts, en upparbetad rutin – med bl.a. administrativa resurser – för dessa rapporteringar till berörda stater. Transportstyrelsen har vidare, enligt 23 § FUO, en rapporteringsskyldighet att underrätta främmande stat i samband med en inträffad sjöolycka inom svenskt sjöterritorium angående fartyg som hör hemma i en främmande stat. Transportstyrelsen är dessutom den myndighet som olyckor rapporteras in till. Undantaget härifrån är rapporter från andra stater som oftast kommer in till Statens haverikommission.

Det kan enligt utredningen vara rationellt att Statens haverikommission notifierar andra stater om att haverikommissionen utreder en sjöolycka där dessa andra stater har ett intresse. I andra fall, där en olycksutredning inte behöver inledas, finns inte samma skäl för att just Statens haverikommission ska sköta notifieringen.

Då det således avseende rapporteringen till andra databaser än Emcip inte finns angivet några specifika krav eller regleringar i olycksutredningsdirektivet om att utredningsorganet ska göra rapporteringarna, finner utredningen att skäl inte föreligger att föreslå någon ytterligare ändring i svensk lag eller förordning.

Utgångspunkten är därmed att Transportstyrelsen ska vara ansvarig och sköta inrapportering angående övriga databaser samt ombesörja notifiering till berörda stater avseende sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Statens haverikommission och Transportstyrelsen torde dock enligt utredningen – genom administrativa avtal sinsemellan – kunna besluta hur arbetet med notifieringen i övriga delar, förutom till Emcip, ska göras.

#### 4.23 Rättvis behandling av sjöfolk (artikel 18)

**Utredningens bedömning.** Artikel 18 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 18 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om rättvis behandling av sjöfolk och har följande innehåll.

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.

Definitionen av begreppet framgår av artikel 3.4 i olycksutredningsdirektivet varav framgår följande.

I detta direktiv avses med ---

--- IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor: de riktlinjer som återges i IMO-församlingens resolution A.987(24) av den 1 december 2005, som godkändes av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.

Enligt utredningens mening förstås med de nämnda riktlinjerna, de riktlinjer som är en bilaga till resolution LEG. 3(91) Adoption of

Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident, som beslutats av IMO:s juridiska kommitté.

Riktlinjerna i LEG. 3(91) är rekommenderande. De kommer enligt vad utredningen erfarit inte att leda till särskild svensk lagstiftning. Deras innehåll täcks i praktiken redan av gällande svensk rätt.

#### 4.24 Ytterligare åtgärder (artikel 21)

**Utredningens bedömning:** Artikeln föranleder inte något förslag från utredningen.

Artikel 21 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om ytterligare åtgärder och har följande innehåll.

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.

#### 4.25 Sanktioner (artikel 22)

**Utredningens bedömning:** Artikeln föranleder inte något förslag från utredningen.

Artikel 22 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om sanktioner och har följande innehåll.

Medlemsstaterna ska fastställa regler för sanktioner för överträdelse 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.

I dag finns redan ett antal ansvarsbestämmelser (straff) i 20 kap. sjölagen (1994:1009).

I 27 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) finns också regler angående ansvar när någon bryter mot

reglerna om rapporteringsskyldighet om inträffade olyckor m.m. enligt 20 § samma lag. Bestämmelsen har följande innehåll.

27 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 20 § första eller andra stycket eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 20 § tredje stycket döms till böter. I ringa fall skall dock inte dömas till straff.

Enligt utredningen föranleder artikeln inte något förslag avseende sanktioner i denna del. Jämför dock vad som anförts avseende artikel 13 i avsnitt 4.18 ovan.

#### 4.26 Övrigt (artiklarna 19–20, 23–27)

**Utredningens bedömning:** Artiklarna 19–20 och 23–27 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artiklarna 19–20, 23–27 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om

- artikel 19 Kommittéförfarande
- artikel 20 Ändringsbefogenheter
- artikel 23 Rapport om genomförande
- artikel 24 Ändring i befintliga rättsakter
- artikel 25 Införlivande
- artikel 26 Ikraftträdande (av direktivet)
- artikel 27 Adressater

Artiklarna riktar sig till kommissionen eller till medlemsstaterna vilket inte medför behov av någon författningsändring.

Närmare angående införlivande och förslag till ikraftträdande av föreslagna författningsändringar, se kap. 6.

#### 4.27 Bilagor till direktivet

**Utredningens bedömning:** Bilagorna I–II föranleder inte något förslag från utredningen.

Till direktivet är knutna två bilagor (bilaga I och II) av vilka framgår följande.

#### *Bilaga I*

Bilaga I till olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om innehållet i säkerhetsutredningsrapporten (jfr artikel 14 och avsnitt 4.19 ovan).

#### *Bilaga II*

Bilaga II till olycksutredningsdirektivet utgör en del av Europeiska databasen för olycksutredningar – Emcip och innehåller bestämmelser om vilka uppgifter som ska lämnas i anmälan om sjöolyckor och tillbud till sjöss (jfr artikel 17 och avsnitt 4.22 ovan).

### **4.28 Behov av översyn av lagen om undersökning av olyckor**

I direktiven för utredningens arbete sägs bland annat att den ska redovisa i vilken mån svensk rätt stämmer överens med olycksutredningsdirektivet och IMO:s kod med internationella standarder och rekommendationer för olycksutredningar och att i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförandet av rättsakterna i svensk rätt.

Utredningsuppdraget har, så vitt här är aktuellt, varit begränsat till att föreslå hur direktivet och koden ska genomföras i svensk rätt. Utredningens uppdrag har varit begränsat till detta och har inte innefattat en allmän översyn av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och tillhörande annan lagstiftning.

Det är utredningen bekant att Statens haverikommission givit in en skrivelse till regeringen den 29 oktober 2003 (Statens haverikommissionens dnr A-110/03), Begäran om översyn av lagstiftningen om undersökning av olyckor, i vilken haverikommissionen begärt en översyn av LUO och beslut om en bestämmelse i dåvarande sekretesslagen (1980:100) för att tillgodose Statens haverikommissionens behov av undersökningssekretess.



Det är utredningen vidare bekant att det för närvarande pågår ett arbete inom EU med europeisk lagstiftning rörande undersökning av flygolyckor och att detta i varje fall planeras att bli slutfört under 2010.

I detta sammanhang ska slutligen nämnas Europaparlamentets och rådets direktiv (2004/49/EG) om säkerhet på gemenskapens järnvägar m.m., som genomförts i svensk rätt.

I det föreliggande betänkandet har, i enlighet med direktiven för utredningen, lämnats förslag på hur olycksutredningsdirektivet och IMO:s kod ska kunna genomföras i svensk rätt. Förslaget, om det godtas, innebär tämligen omfattande ändringar i LUO och nya bestämmelser om sekretess vid undersökningar av sjöolyckor i OSL. Sverige är skyldigt att genomföra olycksutredningsdirektivet och IMO:s kod i svensk lagstiftning inom en viss tid. Detta kommer emellertid att leda till att systematiken, såväl i LUO som när det gäller sekretessbestämmelser vid olycksundersökningar, brister. Utredningen stödjer därför det Statens haverikommission på sin tid anförde i den ovannämnda skrivelsen till regeringen. En översyn av LUO och sekretessbestämmelser bör göras när den europeiska lagstiftningen om undersökning av flygolyckor slutförts.

## 5 Sekretessfrågor i IMO-koden och olycksutredningsdirektivet

### 5.1 IMO-kodens och direktivets regler om sekretess och angränsande frågor

#### 5.1.1 IMO-koden

IMO har sedan 1997 haft en rekommenderande kod för undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. IMO har nu antagit en ny kod med internationella standarder och rekommendationer för undersökning av sådana olyckor, som gäller från den 1 januari 2010 (Resolution MSC.255(84) – *Adoption of the Code of the International standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*). Den nya IMO-koden bygger på liknande kriterier som koden från 1997.

Vid MSC-möte (Marine Safety Committee) 84 antogs IMO-koden samt gjordes del I och II av den tvingande genom en ändring i SOLAS-konventionen. Del III av IMO-koden är rekommenderande. I svenskt sjösäkerhetsarbete har historiskt sett ingen skillnad gjorts vid tillämpningen av IMO:s resolutioner beroende på deras tvingande eller rekommenderande natur.

Sverige har inte under MSC-mötena 82, 83 eller 84 gjort någon reservation mot de sekretessbestämmelser som finns i koden. Frågan om den nya koden hanterades före antagandet vid MSC-möte 84 i en av IMO:s underkommittéer, FSI (Flag State Implementation). I ett utdrag ur den svenska rapporten från FSI-möte 15 som tog upp frågan om sekretess i koden (Sjöfartsinspektionen, *FSI 15*, rapport 2006-06-15, dnr 050216-07-15865, s. 8) anges bl.a:

Ytterligare en för Sverige intressant fråga är kravet som stater enligt koden kommer att kunna ställa på att information som de lämnar till utredare ska kunna vara ”confidential”, dvs. i praktiken sekretess-

belagd. Detta är, som bekant, knappast möjligt att utlova i Sverige, vilket kan leda till att även stater avstår från att lämna ut information. Detta står visserligen i den rekommenderande delen, men i praktiken står det fritt för respektive stat att avgöra från fall till fall.

Del I innehåller allmänna bestämmelser om kodens syfte, definitioner och hur vissa kapitel i del II och III av koden ska tillämpas.

I kapitel 1.1 slås fast att syftet med koden är att skapa ett gemensamt tillvägagångssätt för stater att användas vid undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Det sägs också att olycksundersökningar inte avser att fördela skuld eller att avgöra skuldfrågan. Istället ska en olycksundersökning, enligt kodens definition, genomföras med målet att förhindra sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden.

I kapitel 1.2 sägs, att undersökning av sjöolyckor bör vara skild från, och oberoende av, varje annan typ av undersökning. Emellertid är det inte kodens syfte att utesluta någon annan form av undersökning. Vidare avses inte att stater som bedriver en olycksundersökning ska avstå från att fullt ut rapportera om orsakerna till en sjöolycka eller tillbud till sjöss för att skuld eller ansvar kan härledas från undersökningsfynden.

I kapitel 7–10 finns regler om samarbete i en olycksundersökning. Kapitel 7 reglerar flaggstaters överenskommelser med andra stater med väsentligt intresse att bedriva en olycksundersökning till sjöss, kapitel 8 reglerar de bemyndiganden utredare ska ha, och kapitel 9 reglerar parallella undersökningar. I kapitel 10 anges att alla stater med väsentligt intresse ska samarbeta med den/de olycksutredande staten/staterna i den mån det är möjligt.<sup>1</sup> Den/de olycksutredande staten/staterna ska göra det möjligt för deltagande av stater med väsentligt intresse i den mån det är möjligt.

Kapitel 12 handlar om bevisupptagning från sjöfarare. I 12.1 sägs att när en olycksundersökning kräver att en sjöfarare ska bidra med vittnesmål, ska bevisupptagning ske snarast möjligt. Sjöfararen ska tillåtas att återvända till sitt fartyg eller sändas hem snarast möjligt och hans mänskliga rättigheter ska respekteras. Vidare anges i kapitel 12.2 att alla sjöfarare som ska höras ska informeras om grunden för olycksundersökningen. Vidare ska sjöfararen få tillgång till juridisk rådgivning angående eventuell risk att misstankar riktas mot denne i förhandlingar/förfaranden som följer

---

<sup>1</sup> Det kan här noteras, att formuleringen att samarbetet ska ske ”i den mån det är möjligt” (eng. ”to the extent practicable”) i praktiken kan innebära att ett lands nationella lagstiftning gör det omöjligt med ett samarbete.

efter olycksundersökningen; angående varje rättighet att inte rikta misstankar mot sig själv eller att tåga; alla former av skydd för sjöfararen för att hindra att beviset används mot denne, om sjöfararen lämnar vittnesuppgifter i olycksundersökningen.

I kapitel 13 finns regler om upprättande av utkast till olycksundersökningsrapporter. Sådana utkast ska sändas till en "substantially interested state" (stat med väsentligt intresse), men denna skyldighet gäller endast under vissa förutsättningar. De olycksutredande staterna är endast skyldiga att sända över ett utkast om den mottagande staten garanterar att inte sprida eller publicera rapporten m.m. Vidare får de olycksutredande staterna lämna ut rapportutkastet med förbehåll att bevis som finns i rapporten inte ska tillåtas i rättegångsförhandlingar mot en person som lämnade bevisuppgifterna.

I den rekommenderande delen av koden, kapitel 16.2, anges att målet med en olycksundersökning inte är att avgöra ansvar eller fördela skuld. Likväl bör inte den som gör en olycksundersökning avhålla sig från att fullt ut rapportera om orsakerna (till olyckan/tillbudet) på grund av att förseelser eller ansvar kan härledas från slutsatserna.

I kapitel 23.1, även det i den rekommenderande delen av koden, finns bestämmelser om sekretess. Här anges att stater bör säkerställa att utredare som utför en olycksundersökning bara lämnar ut undersökningsmaterial när det är nödvändigt eller önskvärt att göra det för transportsäkerhetens skull och då all påverkan på framtida tillgång på säkerhetsinformation i en olycksundersökning beaktas, eller enligt vad som annars är tillåtet i förenlighet med koden. Här finns en fotnot, där det anges att stater inser att det finns fördelar med att hålla information från en olycksundersökning sekretessbelagd när den behöver delas med personer utanför olycksundersökningen i syfte att dessa ska vara behjälpliga i olycksundersökningen. Som ett exempel anges att undersökningsmaterial från en olycksundersökning lämnas till en extern expert för analys och bedömning.

I kapitel 23.2 anges att stater som är involverade i en olycksundersökning enligt koden bör säkerställa att undersökningsmaterial i dess besittning inte avslöjas i brottmålsförhandlingar, tvistemålsförhandlingar, disciplinförfaranden eller administrativa förfaranden, om inte den aktuella domstolsinstansen bestämmer att de ogynnsamma följder som röjandet av informationen kan få, nationellt eller internationellt, för pågående eller framtida olycks-

undersökningar, vägs upp av det allmännas intresse vid domstolsprövningen, och – när det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna – staten som lämnat undersökningsmaterial till olycksundersökningen tillåter att det röjs.<sup>2</sup> I en fotnot anges, som exempel på när det kan vara lämpligt att avslöja information från en olycksundersökning i en domstolsförhandling eller liknande, att den person som förhandlingen avser har agerat i syfte att orsaka skada, eller när den person som förhandlingen avser har varit medveten om att det förelegat en avsevärd risk för att skada skulle uppstå och det, med hänsyn till de omständigheter som varit kända för personen, det har varit oförsvarligt att ta risken.

Det anges i artikel 23.4 att stater bör inkludera undersökningsmaterial – maritime safety record – i slutrapporten eller dess bilagor, endast när det är väsentligt för analysen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss. Delar av undersökningsmaterialet som inte är väsentligt, och som inte inkluderats i rapporten, bör inte röjas.

I artikel 25.4, som handlar om utkast till undersökningsrapport och slutlig undersökningsrapport, sägs att när det är tillåtet enligt nationell lagstiftning i den stat som skriver olycksundersökningsrapporten, ska utkastet och den slutliga rapporten inte tillåtas som bevis i förhandlingar – vilka relaterar till sjöolyckan eller tillbudet till sjöss – som kan leda till disciplinära åtgärder, straff för brott eller avgörande av skadeståndsansvar.

### 5.1.2 Olycksutredningsdirektivet

I olycksutredningsdirektivets preambel (skäl 10) anges att 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. I preambeln (skäl 26) anges även att eftersom den tekniska säkerhetsutredningens syfte är att förebygga olyckor och tillbud till sjöss, bör de sammanfattande

---

<sup>2</sup> Med utredningsmaterial – marine safety record – avses enligt definitionerna i kapitel 2.15 följande: Alla utsagor som inhämtats i utredningen, all kommunikation mellan personer rörande fartygets drift, all medicinsk eller privat information beträffande personer som varit inblandade i sjöolyckan eller tillbudet till sjöss, förteckningar över analys av information eller bevismaterial som inhämtats under en olycksutredning samt information från Voyage Data Recorder (VDR, färdskrivarsystem).

bedömningarna och säkerhetsrekommendationerna under inga omständigheter avgöra ansvars- eller skuldfrågan.

Enligt artikel 1.2, avseende direktivets syfte, ska undersökningar enligt direktivet inte ska avgöra ansvars- eller skuldfrågan. Medlemsstaterna ska emellertid se till att undersökningsorganet 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.

I artikel 4, angående säkerhetsutredningens status, anges att 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.

Artikel 7 behandlar ledning av och deltagande i olycksundersökning. I 7.1 anges att i princip ska varje sjöolycka eller tillbud till sjöss vara föremål för endast en undersökning som utförs av en medlemsstat eller en medlemsstat som har ansvar för undersökningen 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 enas om vilken stat som bör ha ansvar för undersökningen. Parallella säkerhetsutredningar av samma sjöolycka eller tillbud till sjöss ska vara strikt begränsade till undantagsfall. Se även nedan om samarbete med tredjeländer, artikel 12.

Artikel 9 handlar om sekretess. Här anges att utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/46/EG (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) ska medlemsstaterna, inom ramen för sina rättssystem, se till att följande uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än säkerhetsutredningssyftet, om inte behörig myndighet i medlemsstaterna 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 reglerar att medlemsstaterna i nära samarbete med kommissionen ska 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. I artikel 10. 3 f) sägs att inom ramen för samarbetsstrukturen ska medlemsstaternas utredningsorgan särskilt enas om vilka samarbetsformer som är bäst för att man ska kunna fastställa sekretessregler, med hänsyn till nationella bestämmelser, för utbyte av vittnesmål och databehandling, och andra uppgifter som avses i artikel 9, även i förbindelse med tredjeländer.

I artikel 12 regleras samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse. Här anges att medlemsstaterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta i säkerhetsutredningar med tredjeländer med väsentligt intresse. 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 direktivet. Vidare anges att om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en säkerhetsutredning där en eller flera medlemsstater är inblandade, kan medlemsstaterna besluta att inte genomföra en parallell säkerhetsutredning under förutsättning att den säkerhetsutredning som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med IMO-koden.

Artikel 13 handlar om bevarande av bevis. Här anges att 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.

## 5.2 Gällande svensk rätt – aktuella sekretessregler

I detta avsnitt diskuteras de sekretessregler som i dag kan bli tillämpliga på uppgifter i utredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss. De myndigheter som i dag utreder sjöolyckor eller tillbud till sjöss är Statens haverikommission och Transportstyrelsen.

### 5.2.1 Statistiksekretess

Uppgifter om enskilda som finns hos en myndighet för att användas för statistiska ändamål omfattas av den särskilda statistiksekretess som finns reglerad i 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL). Detta gäller sådan särskild verksamhet hos en myndighet som avser framställning av statistik, dvs. en mer allmänt utredande verksamhet utan anknytning till något särskilt ärende. Den officiella statistikproduktionen regleras i lagen (2001:99) om den officiella statistiken och den därtill hörande förordningen (2001:100) om den officiella statistiken. I en bilaga till förordningen regleras vilka myndigheter som är ansvariga för officiell statistik. Statens haverikommission och Transportstyrelsen är inte med i denna uppräkningslista.

Sekretessen omfattar också uppgifter hos myndigheter som biträder andra myndigheter som framställer statistik genom att samla in uppgifter för de senares räkning. Används uppgifterna hos dessa myndigheter i annan verksamhet än som nyss har sagts, är 24 kap. 8 § OSL inte tillämplig. Statens haverikommission biträder inte några myndigheter på detta sätt. Transportstyrelsen tillhandahåller uppgifter åt SIKa, Statens institut för kommunikationsanalys, och för de uppgifter som lämnas i det sammanhanget kan alltså statistiksekretess bli tillämplig.

### 5.2.2 Sekretess i den brottsbekämpande verksamheten

Förundersökningssekretess, 18 kap. 1 § OSL, gäller för uppgift som hänför sig till förundersökning i brottmål eller till angelägenhet som avser användning av tvångsmedel i sådant mål eller i annan verksamhet för att förebygga brott, om det kan antas att syftet med beslutade eller förutsedda åtgärder motverkas eller den framtida verksamheten skadas om uppgiften röjs.



Av 2 kap. 7 § tryckfrihetsförordningen (TF) följer att handlingar som framställts av polisen i en förundersökning och som fortfarande finns hos polisen inte ska anses utgöra allmänna handlingar förrän förundersökningen avslutats eller, om handlingarna ingår i förundersökningsprotokollet, detta har färdigställts (Lenberg, Geijer, Tansjö, *Offentlighets- och sekretesslagen, En kommentar*, uppl. 1:1, s. 18:1:1).

18 kap. 1 § OSL är avsedd att skydda den pågående utredningen. Bestämmelsen innebär vidare att en uppgift som ”hänför sig till” en förundersökning i brottmål omfattas av förundersökningssekretess även om den överlämnats till någon annan myndighet, t.ex. Statens haverikommission.

Sekretess gäller även för verksamhet i övrigt - vid sidan av själva förundersökningsverksamheten - som syftar till att förebygga, uppdaga, utreda eller beivra brott och som bedrivs av en åklagarmyndighet, en polismyndighet, Skatteverket, Tullverket eller Kustbevakningen.

Enligt 18 kap. 3 § OSL gäller sekretess också i annan verksamhet hos en myndighet som biträder åklagarmyndigheter m.fl. Till följd av den bestämmelsen kan sekretess upprätthållas för t.ex. en myndighets utredning till grund för en åtalsanmälan eller för ett obduktionsutlåtande, även innan uppgifterna har kommit åklagare eller polis till del (Lenberg, Geijer, Tansjö, *Offentlighets- och sekretesslagen, En kommentar*, uppl. 1:1, s. 18:3:1).

Uppgifter rörande enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden som förekommer i en förundersökning, annan liknande undersökning eller den brottsbekämpande verksamheten kan bli föremål för sekretess enligt en särskild bestämmelse, 35 kap. 1 § OSL. Den sekretessen gäller om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men. För uppgift i en allmän handling gäller den sekretessen i högst sjuttio år.

När åklagaren väcker åtal i domstol upphör som regel sekretessen för det utredningsmaterial som ingår i förundersökningsprotokollet, vilket följer av 35 kap. 7 § OSL samt av det förhållandet att det efter åtal som regel inte kan anses föreligga risk för att utredningen ska skadas. Sekretessen upphör då även att gälla även hos annan myndighet som fått del av motsvarande sekretessbelagd uppgift som hänför sig till förundersökning. Undantag från regeln att sekretess upphör vid åtal gäller för vissa brottstyper, t.ex.

sexualbrott, där sekretessen kan gälla fortsättningsvis i viss omfattning även efter det att åtal väckts.

Uppgifter som hänför sig till den brottsförebyggande och brottsbekämpande verksamheten kan i vissa fall också skyddas genom bestämmelserna om utrikes- och försvarssekretess.

### **5.2.3 Sekretess för räddningsinsatser och undersökningar av olyckor enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor**

För räddningsinsatser, undersökningar av olyckor och tillsyn gäller enligt 32 kap. 8 § OSL sekretess hos kommuner och statliga myndigheter för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller för uppgifter som förekommer i sådan verksamhet enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778, LSO), som avser utförande av räddningsinsatser, undersökningar av olyckor eller tillsyn. Sekretessen gäller däremot inte för uppgifter som förekommer i undersökningar enligt lagen om undersökning av olyckor (1990:712, LUO). För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år.

### **5.2.4 Sekretess i sjöförklaringar m.m.**

Enligt 18 kap. sjölagen (1994:1009, SjöL) kan vissa domstolar efter anmälan från en redare eller Transportstyrelsen hålla sjöförklaring. Sjöförklaring är en form av bevisupptagning.

29 kap. 13 § OSL ger möjlighet att i samband med sjöolyckor sekretessbelägga uppgifter om en kollision som hämtats in från ett fartyg, tills övriga inblandade har kunnat höras. Detta omfattar både sjöförklaringar och undersökningar som sker med stöd av LUO hos t.ex. Statens haverikommission, Transportstyrelsen eller Försvarsmakten. För sekretess krävs att fartygets befälhavare eller redare begär det.

Ytterligare sekretessregler med viss anknytning till olycksundersökningar finns i 29 kap. 11 § och 19 kap. 10 § OSL. I den första bestämmelsen ges möjlighet till sekretess för anmälan eller utsaga som en enskild lämnar i samband med tillsyn av Transportstyrelsen enligt 5 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364, FSL).

Olycksundersökningar sker inte med stöd av den lagstiftningen så någon direkt koppling finns inte. Däremot kan eventuellt uppgifter i ett tillsynsärende ha betydelse vid en senare olycksundersökning.

19 kap. 10 § OSL gäller uppgifter i fartygsdagböcker och andra liknande handlingar på ett fartyg som ägs av eller är upplåtet till staten eller kommun och som har samband med en sammanstötning med ett annat fartyg. Syftet med bestämmelserna är att det allmänna inte på grund av offentlighetsprincipens tillämplighet ska vara sämre ställt än en enskild, sedan en fartygskollision har inträffat. Bestämmelsen har tillkommit för att skydda det allmännas ekonomiska intresse och gäller för fartyg som ägs eller är upplåtet till staten eller en kommun.

### 5.2.5 Uppgifter till skydd för enskilds ekonomiska förhållanden i 30 kap. 23 § OSL och 9 § OSF

I olycksundersökningar kan uppgifter om en enskilds affärs- eller driftförhållanden sekretessbeläggas.

I 30 kap. 23 § OSL anges följande.

Sekretess gäller, i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om det, i en statlig myndighets verksamhet som består i utredning, planering, prisreglering, tillståndsgivning, tillsyn eller stödverksamhet med avseende på produktion, handel, transportverksamhet eller näringslivet i övrigt

1. för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs, och

2. för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden än som avses i 1 för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet.

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

I 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF) anges följande.

Sekretess gäller, i den utsträckning som anges i bilagan till denna förordning, i statliga myndigheters verksamhet, som består i utredning, planering, prisreglering, tillståndsgivning, tillsyn eller stödverksamhet med avseende på produktion, handel, transportverksamhet eller näringslivet i övrigt

1. för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgifterna röjs, och

2. för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden än som avses i 1 för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år, om inte annat anges i bilagan.

Enligt punkt 100 i bilagan till OSF gäller sekretess i utredning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller enligt motsvarande äldre bestämmelser, särskild utredning som har tillsatts av regeringen för att utreda en sådan olycka som avses i 2 § samma lag samt tillsyn hos Statens haverikommission. Sekretessen gäller inte i ärende som avses i 29 kap. 13 § OSL (dvs. utredning om fartygs sammanstötning med annat fartyg).

### 5.2.6 Utrikessekretess

Enligt 15 kap. 1 § gäller sekretess för uppgift som rör Sveriges förbindelser med en annan stat eller i övrigt rör annan stat, mellanfolklig organisation, myndighet, medborgare eller juridisk person i annan stat eller statslös, om det kan antas att det stör Sveriges mellanfolkliga förbindelser eller på annat sätt skadar landet om uppgiften röjs.

Genom en lagändring som trädde i kraft den 1 januari 1995 infördes ett enhetligt skaderekvisit för hela utrikessekretessens tillämpningsområde. Utgångspunkten är i fortsättningen att uppgifterna är offentliga och således kan lämnas ut. Lagändringen motiverades av en strävan att även inom ramen för ett svenskt deltagande i EU-samarbetet säkerställa rätten till medborgerlig insyn i allmänna angelägenheter (Lenberg, Geijer, Tansjö, *Offentlighets- och sekretesslagen, En kommentar*, uppl. 1:1, s. 15:1:1–15:1:2). Det skadebegrepp som förekommer i paragrafen ska inte ges en alltför vid innebörd. För att skada ska anses föreligga måste det röra sig om någon olägenhet för landet eller för störningar av de mellanfolkliga förbindelserna. Att mindre störningar eller irritationer inom ett annat lands ledning inte kan uteslutas, om uppgifter lämnas ut, ska således i regel inte föranleda sekretess (samma källa, s. 15:1:2).

Regeln om utrikessekretess, numera 15 kap. 1 § OSL kan alltså bli tillämplig på uppgifter som utbyts inom ramen för olycksutredningsdirektivet såvitt avser medlemsstaternas och myndig-

heternas verksamhet samt utländska enskilda, t.ex. rederier, men med hänsyn till de krav som ställs upp för att skaderekvisitet ska anses vara uppfyllt är det osäkert i vilken mån sekretessbestämelsen kan bli aktuell. Regeringsrätten har i rättspraxis bekräftat den restriktiva tillämpning som förutsätts i förarbetena.

### 5.2.7 Sekretess i internationellt samarbete avseende civil sjöfart – förslag i SOU 2009:90

En sekretessregel som i dag inte kan anses vara direkt tillämplig i sjöolycksundersökningar, men som ändå är av visst intresse, föreslogs av utredningen i delbetänkandet SOU 2009:90.

Sedan tidigare finns en sekretessbestämmelse för internationellt samarbete avseende civil luftfart, 17 kap. 6 § OSL.

17 kap. 6 § lyder:

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

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

I kommentaren till bestämmelsen (Lenberg, Geijer, Tansjö, *Offentlighets- och sekretesslagen, En kommentar*, uppl. 1:1, s. 17:6:1) anges bl.a:

Enligt nu aktuell paragraf gäller sekretess i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende tillsyn inom den civila luftfarten för uppgifter som lämnats av en annan stat eller mellanfolklig organisation (i praktiken Europeiska kommissionen eller Europeiska byrån för luftfartssäkerhet). De uppgifter som Sverige på detta sätt får tillgång till kan röra enskilda, t.ex. flygbolag, men de kan också gälla andra medlemsstaters förhållanden direkt eller indirekt eftersom händelser, tillbud och olyckor kan bero på många faktorer såsom, förutom luftfartyget och besättningen, bristfällig väderrapportering, flygvägarna, flygtrafiktjänsten eller utformningen av flygplatsen. Det är Luftfartsstyrelsen och Statens haverikommission som erhåller sådana uppgifter. Ordet "tillsyn" ska inte ges en alltför snäv tolkning, utan ska anses omfatta alla de fall då en myndighet har en övervakande eller styrande funktion.

I delbetänkandet SOU 2009:90 har utredningen föreslagit att en liknande bestämmelse, 17 kap. 6 a § OSL, ska införas för uppgifter

som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik. Förslaget avser att införliva de regler om sekretess som finns i övervakningsdirektivet, 2009/17/EG.

Utredningen har föreslagit att första stycket i den nya bestämmelsen utformas på samma sätt som i 17 kap. 6 §, så att sekretess gäller i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs. Vid denna bedömning kan bl.a. vägas in vilket sekretesskydd uppgifterna har hos den stat som har lämnat uppgiften och vilken effekt ett offentliggörande av uppgiften skulle kunna antas ha på det framtida informationsutbytet.

För att tillgodose övervakningsdirektivets regler om sekretess för planer för mottagande av fartyg i behov av assistans ska enligt utredningens förslag i andra stycket av den föreslagna paragrafen anges att sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i direktiv 2009/17/EG, om en annan medlemsstat begär det. Sekretessen blir således i dessa fall absolut.

Utredningen har i förslaget anfört att skälen för sekretess i dessa frågor är lika starka som avseende utrikessekretess varför sekretessen bör gälla lika länge som enligt 15 kap. 1 § OSL, dvs. i högst 40 år (SOU 2009:90 s. 172–174).

### 5.2.8 Överföring av sekretess

Det krävs särskilt stöd i lag för att sekretess ska föras över från en myndighet till en annan. Överföringen innebär att viss sekretessreglering blir tillämplig också hos den mottagande myndigheten. Den mottagande myndigheten ska göra en självständig prövning av sekretessen.

Överföring av sekretess kan ske på två sätt. Dels kan materiella sekretessregler innehålla en överföringsbestämmelse för en viss typ av uppgift, dels finns vissa överföringsregler som är generella och som gäller för riksdagen, regeringen, JO, JK och domstolarna. Enligt de generella reglerna gäller sekretess hos den myndighet som lämnar över en uppgift också hos den mottagande myndigheten.

Det finns också en liknande reglering för övriga myndigheter i 11 kap. OSL. Den skiljer sig dock från den förra, genom att den är inskränkt till vissa verksamhetsområden, som t.ex. tillsyn, revision, forskningsverksamhet eller disciplinåtgärder gentemot anställda. Om en myndighet inom ramen för sådan verksamhet får en sekretessbelagd uppgift från en annan myndighet, ska sekretessregeln också tillämpas hos den mottagande myndigheten.

### **5.3 Tillämpning av sekretessreglerna vid undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss**

#### **5.3.1 Transportstyrelsens undersökning**

Transportstyrelsens roll som tillsynsmyndighet m.m. vid olycksundersökningar till sjöss regleras i förordning om undersökning av olyckor (1990:717, FUIO). I vissa fall där Statens haverikommission inte gör någon olycksundersökning, gör Transportstyrelsen en egen undersökning, se avsnitt 4.12.5 ovan.

Enligt Transportstyrelsens hemsida rapporteras till sjöfartsavdelningens utredningsenhet cirka 250 olyckor och tillbud varje år. Samtliga statistikbehandlas och händelsen och dess orsaker beskrivs i klartext. De händelser som utredarna bedömer vara av principiellt intresse utreds noggrant och resultatet mynnar ut i en undersökningsrapport som offentliggörs. Samtliga inrapporterade olyckor och tillbud utreds alltså på ett eller annat sätt.

Enligt uppgift från en rapport om olycksundersökningar som gjordes av Räddningsverket 2008 (Räddningsverket, Nationellt centrum för lärande från olyckor, *Offentlighet och sekretess vid olycksundersökningar*, NCO 2008:3) hämtas vid undersökningar av olyckor uppgifter in från rederiet, befälhavaren och andra befattningshavare eller instanser. All dokumentation är offentlig och kan vid begäran erhållas. Undantag är då sekretess enligt 29 kap. 13 § OSL gäller, dvs. vid fartygssammanstötningar då endast det ena av två fartyg som har kolliderat med varandra har haft sjöförklaring eller liknande. Vid begäran beslutas då om sekretess som hävs då sjöförklaring har hållits även av det andra fartyget. I annat fall hävs sekretessen efter fem år.

Polisens undersökningar sker ofta parallellt med Transportstyrelsens men i många fall väntar polisen med ställningstaganden tills Transportstyrelsens rapport är klar. Det förekommer också att

Transportstyrelsen anlitas som expert i sådana undersökningar. I de fallen kan förundersökningssekretess tillämpas, eftersom Transportstyrelsen då anses biträda polisen i brottsundersökningen.

I Räddningsverkets rapport anges också att Transportstyrelsen anser att sekretessreglerna borde kompletteras på vissa sätt.

Ett problem gäller ljudupptagningar som lagras i fartygets färdskrivarsystem, Voyage Data Recorder (VDR), den s.k. ”svarta lådan”, eller hos Sjöfartsverkets trafikcentraler. Av hänsyn till de personer som förekommer på sådana upptagningar och deras anhöriga finns det i vissa fall behov av att kunna sekretessbelägga dessa inspelningar. Detsamma gäller foton från övervakningskameror och liknande. Det har förekommit olyckor där sådana upptagningar inte har kunnat sekretessbeläggas och där de spelats upp i TV och radio. Faran är att personer med för en olycksundersökning väsentliga arbetsuppgifter blir mer försiktiga och att mikrofoner, kameror m.m. inte används på det sätt som var tänkt. Detta kan få återverkningar på möjligheterna att i efterhand få klarhet kring en olycka.

En annan fråga gäller möjligheten att införa någon form av skydd för uppgiftslämnare som anmäler tillbud eller s.k. nästanolyckor för att öka anmälningsbenägenheten.

### 5.3.2 Statens haverikommissionens undersökning

I ovan nämnd rapport från Räddningsverket från år 2008 om olycksundersökningar har Statens haverikommission tagit upp några problemområden som rör sekretess i verksamheten.

Förundersökningssekretess gäller för polisens undersökning av en olycka och förs över till Statens haverikommission. Detta gäller dock inte uppgifter som omfattas av hälso- och sjukvårdssekretess, vilket ger upphov till problem vid insamlandet av uppgifter eftersom sådana uppgifter inte kan skyddas hos Statens haverikommission. I de flesta fall löses detta genom att Statens haverikommissionens utredningsläkare, med medgivande från den berörde, får ta del av journaler m.m. och endast de uppgifter som krävs för undersökningen förs över.

Ett annat sekretessproblem rör de upptagningar som finns i färdskrivarsystem – ”svarta lådor” hos fartyg och flygplan. Det saknas sekretesskydd för dessa, trots att behovet får anses påtagligt.



Det tredje rör s.k. joint investigations, olyckor där fartyg från olika länder är inblandade. I sådana fall utses ett land som leading state, med huvudansvar för undersökningen. Det andra landet ska biträda och utföra vissa delar av undersökningen. Det kan då uppstå problem pga. skilda sekretessregler med olika skyddsnivå. Nästa problem är när rapporten färdigställs. Ett utkast sänds då ut på remiss till respektive land. Statens haverikommission har betraktat utkastet som ett arbetsmaterial, men den bedömningen har inte alltid delats av andra myndigheter, som lämnat ut rapporten. Även här kan internationella problem uppstå.

Ett par alternativa lösningar för att garantera sekretess vid olycksundersökningar har varit föremål för diskussion inom Statens haverikommission, enligt uppgift i Räddningsverkets rapport. En lösning skulle vara att införa en överföringsregel som ger sekretesskydd för allt sekretesskyddat material som förs över till en undersökande myndighet. Alternativet som diskuterats är att införa en olycksundersökningssekretess som liknar förundersökningssekretessen vid misstankar om brott.

I en skrivelse till regeringen den 29 oktober 2003 (Statens haverikommissions dnr A-110/03), Begäran om översyn av lagstiftningen om undersökning av olyckor, har Statens haverikommission hemställt om att en ny bestämmelse i sekretesslagen införs, för att tillgodose Statens haverikommissions behov av undersökningssekretess.

Där betonas, att Statens haverikommissions möjligheter att klarlägga orsakerna till en olycka beror i stor omfattning på om Statens haverikommission kan få korrekta upplysningar från människor som med förtroende för Statens haverikommission vågar berätta allt som kan ha betydelse för att kasta ljus över ett händelseförlopp. Intervjuer som görs under en undersökning bandas ofta. En viktig källa i undersökningsarbetet är också automatisk inspelningsapparat av olika slag. SOS Alarms loggar, obduktionsprotokoll och läkarutlåtanden är ytterligare exempel på känsligt material som måste gås igenom under en undersökning.

Vidare anges i skrivelsen att för Statens haverikommission gäller mycket begränsade möjligheter att sekretessbelägga material som används i en undersökning, såvida det inte rör sig om sådant som ingår i en förundersökning. Offentlighetsprincipen medför för Statens haverikommissions del etiska komplikationer. Om en bandupptagning från en persons sista minuter i livet pga. offentlighetsprincipen måste lämnas ut raseras förtroendet för

Statens haverikommission, varför Statens haverikommission tvingas iakttäta stor försiktighet när det gäller att ta del av känsligt material. Detta försvårar undersökningsarbetet.

Statens haverikommission betonar i skrivelsen att i samarbetet med andra länders haverikommissioner är det vanligen så att dessas undersökningsmaterial är konfidentiellt. Eftersom samma material blir offentligt när det inkommit till den svenska haverikommissionen stöter man på svårigheter, när avsändaren inser att sekretesskydd inte ges i Sverige. Både Danmark, Norge och Finland har regler som i större utsträckning än Sverige skyddar uppgiftslämnare och uppgifter under en haveriundersökning, enligt Statens haverikommission.

## **5.4 Sekretessreglering för olycksundersökningar i Norge, Danmark och Finland**

### **5.4.1 Norge**

Sekretess och tystnadsplikt i norska Havarikommisjonens arbete styrs av sjølovens §§ 477 och 480. Dessa lyder:

§ 477. Opplysningsplikt mv.

Enhver plikter på forlangende og uten hensyn til taushetsplikt å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger vedkommende sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen av en sjøulykke, og å utlevere dokumenter og annet som kan bidra til å klarlegge de faktiske forhold. Enhver som forklarer seg for undersøkelsesmyndigheten har rett til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig.

Skipsføreren eller rederiet skal fremlegge utskrift av hva skipsbøkene inneholder om sjøulykken, og gi opplysninger om skipets besetning, hvem som antas å kunne gi opplysninger om sjøulykken og hvilke personer og foretak som berøres av den, og skal på oppfordring gi en utfyllende skriftlig redegjørelse for sjøulykken.

Forklaringer som nevnt i første og annet ledd kan bare brukes til sjøsikkerhetsmessige formål. Opplysninger fremkommet under forklaringene kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende.

§ 480. Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelse av sitt arbeid. Når taushetsbelagte

opplysninger mottas fra noen som etter norsk lov har en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde for personer nevnt i første punktum, med mindre tungtveiende offentlige interesser tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsakene til ulykken.

Vissa bestämmelser i forvaltningsloven och offentlighetsloven påverkar också verksamheten. Norska närings- og handelsdepartementet arbetar nu med eventuella ändringar i norsk rätt till följd av olycksutredningsdirektivet.

#### 5.4.2 Danmark

I Bekendtgørelse om undersøgelse af ulykker til søs (Bekendtgørelse nr. 790 af 10 juli 2006), 13 §, anges vad som gäller avseende begränsning av insyn i aktmaterial. Den lyder:

Begrænsning af adgang til aktindsigt

§ 13. Bestemmelser om aktindsigt i lov om offentlighed i forvaltningen finder ikke anvendelse på

oplysninger, undersøgelser, materialer o.l., der indgår i en verserende undersøgelse af en ulykke eller et dødsfald til søs.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder kun anvendelse, indtil endelig søulykkesrapport foreligger, eller der er truffet beslutning om, at rapport ikke skal udfærdiges.

Enligt uppgifter till utredningen från danska Søfartsstyrelsen, Opklaringsenheden, kan begränsningarna att ta del av material väntas bli utökade i anledning av olycksutredningsdirektivet.

#### 5.4.3 Finland

I Finland har nyligen ett förslag till ny lag angående olycksundersökningar färdigställts, lag om säkerhetsundersökning. Syftet med lagändringarna har varit dels modernisering av redan gällande lagstiftning, dels införlivande av olycksutredningsdirektivet.

I ett pressmeddelande från Justitieministeriet av den 12 februari 2010 anges sammanfattningsvis följande om lagförslaget:

I den nuvarande lagen ingår bestämmelser om undersökning av storolyckor och olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka samt olyckor och olyckstillbud som har inträffat vid luftfart, spårtrafik och sjötrafik. Utöver dessa föreslår arbetsgruppen att en säkerhetsundersökning enligt prövning ska kunna göras även på grund av övriga olyckor och olyckstillbud. Syftet med undersökningar är att öka den allmänna säkerheten och att förebygga motsvarande händelser.

Därtill föreslås det att säkerhetsundersökningen även ska kunna göras på grund av sådana särskilt allvarliga och exceptionella händelser som inte är olyckor. Ett beslut om tillsättning av en undersökningsgrupp ska fattas av statsrådet, och gruppen ska verka i anslutning till justitieministeriet. Sådana undersökningar har gjorts två gånger tidigare, efter skolskjutningarna år 2007 och 2008, på grundval av en speciallag.

Medlemskap i en undersökningsgrupp och ställning av utomstående experter ska klargöras. Utredarnas befogenheter, bl.a. rätt att erhålla upplysningar, ska preciseras på det sätt som grundlagen förutsätter. En nyhet är rätten att få teleuppgifter som är nödvändiga för en undersökning. Dessutom föreslås en ny bestämmelse om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter som har erhållits i en säkerhetsundersökning till andra myndigheter, till exempel förundersökningsmyndigheter och åklagare.

Regler om sekretess kommer i fortsättningen att återfinnas i två separata lagar. Den huvudsakliga regleringen kommer finnas i lag om offentlighet i myndigheternas verksamhet 21.5.1999/621, 24 (1)(8). Aktuell paragraf lyder:

24 §. Sekretessbelagda myndighetshandlingar.

Om inte något annat föreskrivs särskilt, är följande myndighetshandlingar sekretessbelagda:

8) handlingar som gäller beredskap för olyckor eller undantagsförhållanden, befolkningsskydd eller utredning av olyckor, om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling skulle skada eller äventyra säkerheten, befolkningsskyddet eller beredskapen inför undantagsförhållanden, orsaka olägenhet för utredningen av en olycka eller kränka olycksoffers rättigheter, minnet av olycksoffer eller olycksoffers närstående, förutsatt att utlämnandet av uppgifter inte är nödvändigt för utförande av ett myndighetsuppdrag,

I lagen om säkerhetsundersökning avses också en lagändring om sekretess införs, i 39 §:

## 39 §

*Utlämnande av sekretessbelagd information*

Centralen för säkerhetsundersökning kan utöver det som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och oberoende av bestämmelserna om sekretess lämna ut uppgifter som har erhållits i en säkerhetsundersökning till myndigheter eller enskilda som med stöd av lag utför en säkerhetsundersökning, om det är nödvändigt för att utföra undersökningen i fråga.

[Sådana uppgifter som Centralen för säkerhetsundersökning med stöd av 20 § 1 mom. 3 punkten eller 20 § 3 mom. har erhållit med en inspelningsapparat kan centralen dessutom lämna ut för säkerhetsfrämjande arbete till säkerhetsövervakande myndigheter eller inrättningar. En myndighet får dock inte vidta rättsliga åtgärder för ouppsåtliga förseelser som den får kännedom om enbart genom de uppgifter den får av centralen [, utom om det är fråga om att någon av grov oaktsamhet har försummat sina förpliktelser eller fråga om ett förfarande som enligt strafflagen (39A/1889) är straffbart.]]

Centralen för säkerhetsundersökning får inte till förundersöknings- och åklagarmyndigheten lämna ut andra uppgifter som den har erhållit i en säkerhetsundersökning än tekniska fakta om olyckan, om det inte är nödvändigt att lämna ut uppgifterna för utredning av ett allvarligt brott mot liv eller hälsa.

Sekretessbelagda uppgifter som Centralen för säkerhetsundersökning har erhållit av en främmande stats myndighet som svarar för säkerhetsundersökningar eller som erhållits vid en säkerhetsundersökning i en annan stat får centralen inte lämna vidare, om inte den myndighet som har gett uppgifterna eller någon annan behörig myndighet i staten i fråga uttryckligen har samtyckt till detta.

## 5.5 Överväganden

### 5.5.1 Behov av nya sekretessbestämmelser

**Utredningens bedömning:** Mot bakgrund av de krav på sekretessreglering som ställs i olycksutredningsdirektivet och IMO-koden, samt föreliggande behov av sekretess i den svenska undersökningsverksamheten avseende sjöolyckor, bör nya sekretessregler införas i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Ovan i avsnitt 5.2 har kortfattat redogjorts för vilken typ av sekretessregler som i dag kan bli tillämpliga på uppgifter i olycksundersökningar till sjöss. I 30 kap. 23 § OSL jämte 9 § OSF och

punkt 100 i bilagan till OSF finns en bestämmelse om att viss sekretess ska gälla i undersökning av olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO) och förordningen (1990:717) om undersökning av olycka (FUO). Det rör sig i övrigt inte om någon sekretess specifikt avsedd för sådana undersökningar, utan om sekretessbestämmelser som i första hand har annat skyddsintresse. Bestämmelserna kan dock i vissa fall, närmast att betrakta som undantagssituationer, bli tillämpliga även i olycksundersökningar.

Direktivets regler om sekretess är bindande för Sverige. De överensstämmer till stor del med sekretessreglerna i IMO-koden. Kodens regler om sekretess är endast rekommenderande, med undantag för regeln om sekretessförbehåll för rapportutkast (kodens kapitel 13). Däremot är kapitel 7–10 i koden, som reglerar samarbete vid olycksundersökningar, tvingande. Bestämmelserna får betydelse även i sekretessfrågor, eftersom samarbetet förutsätter utbyte av information i olycksundersökningen, av rapportutkast m.m. Sverige bör enligt utredningens uppfattning sträva efter att uppfylla även de rekommenderande delarna av koden.

Enligt utredningens mening ställer både IMO-koden och olycksutredningsdirektivet krav på införande av nya sekretessregler i svensk rätt.

Vid övervägande av nya sekretessbestämmelser ska de intressen som talar för att uppgifterna ska kunna hållas hemliga vägas mot de intressen som allmänheten och media har av insyn i verksamheten (se prop. 1979/80:2 Del A, *Förslag till sekretesslag m.m.*, s. 75 f.).

I prop. 2008/09:150, *Offentlighets- och sekretesslag*, s. 272 anges bl.a.:

Rätten att ta del av allmänna handlingar är ett viktigt medel för kontroll av offentliga organs verksamhet. Myndigheternas vetskap om att deras handlingar kan komma att granskas medför att de anstränger sig för att handlägga mål och ärenden korrekt. Handlingsoffentligheten har således bl.a. till syfte att garantera rättssäkerheten och effektiviteten i förvaltningen och folkstyret. Handlingsoffentligheten har emellertid även ett vidare syfte. Enligt 2 kap. 1 § TF ska varje medborgare till främjande av ett fritt meningsutbyte och en allsidig upplysning ha rätt att ta del av allmänna handlingar. Rätten att ta del av allmänna handlingar utgör således en del av den medborgerliga yttrande- och informationsfriheten och anses utgöra en av förutsättningarna för den fria demokratiska åsiktsbildningen. Insamling av information som skett på det allmännas bekostnad kan vidare användas av exempelvis forskare, företag m.fl. t.ex. i kommersiellt syfte.

Handlingsoffentligheten fyller således ett syfte som informationsförsörjare i vid mening.

Statens haverikommissions verksamhet rör svåra olyckor som i regel väcker stor uppmärksamhet hos allmänhet och media. Intresset kan avse bl.a. vad som orsakat en viss olycka, hur utredningsverksamheten fungerar och att kunna få del av tydliga utredningsresultat. Insyn är enligt utredningens mening av stor vikt för att allmänheten ska kunna känna tilltro till Statens haverikommissions verksamhet. Det är också viktigt att sprida information om omständigheterna kring svåra olyckor för att liknande händelser ska kunna undvikas i framtiden. Utgångspunkten är därför att en sekretessreglering för sjöolycksundersökningar bör utformas så att det allmännas befogade intresse av att ta del av uppgifter och av att granska Statens haverikommissions verksamhet inte inskränks mer än nödvändigt.

Samtidigt är det av stor vikt att direktivets och IMO-kodens bestämmelser nu lagfästs, så att uppgifter i en olycksundersökning till sjöss kan hemlighållas om så krävs – både för att olycksundersökningen ska bli framgångsrik och för att känsliga uppgifter om enskilda som berörs av utredningen ska kunna skyddas.

Behovet av ny reglering understryks av de praktiska problem som uppstår i olycksundersökningssammanhang på grund av avsaknad av sekretesskydd och som beskrivits av både Statens haverikommission och Transportstyrelsen i avsnitt 5.3. Det är inte acceptabelt att man överväger att underlåta att inhämta vissa känsliga uppgifter i undersökningen på grund av att de inte kan sekretessbeläggas och att myndigheten därmed inte kan garantera att de inte lämnas ut. En annan följd kan bli att personer som varit berörda av en olycka inte vågar tala om allt som hänt. Det kan inte heller uteslutas att t.ex. besättningsmedlemmar överväger att undanhålla vissa uppgifter, av rädsla att detta ska bli undersökningsmaterial som kan komma att lämnas ut på begäran under olycksundersökningen. Personal kan också komma att uppträda mer försiktigt på sin arbetsplats. En risk är då att automatisk inspelningsapparat såsom mikrofoner och kameror inte används på det sätt som är tänkt. Det svaga sekretesskyddet för uppgifter i olycksundersökningar kan därför befaras leda till sämre kvalitet i undersökningarna än vad som annars kunde blivit fallet. Bristen på sekretesskydd kan också, som Statens haverikommission påpekat, leda till stort lidande för berörda personer i de fall känsliga

uppgifter lämnas ut samt skada förtroendet för Statens haverikommission.

Det är vidare väsentligt med en verkningsfull sekretess om Statens haverikommission ska kunna fullgöra sitt utvidgade uppdrag som följer av direktivets artikel 8, bl.a. avseende att Statens haverikommission enligt punkten 8.4 e) ska få fri tillgång till resultaten från undersökningen av omkomnas kroppar eller från prover från omkomnas kroppar.

Ändamålsenliga sekretessbestämmelser får också betydelse i det internationella samarbete i sjöolycksundersökningar som förutsätts finnas enligt IMO-koden och olycksutredningsdirektivet. I s.k. joint investigations, undersökning avseende olyckor på internationellt vatten där fartyg från olika länder är inblandade, utses ett land som leading state, med huvudansvar för undersökningen. Andra länder ska biträda och utföra vissa delar av undersökningen. Som Statens haverikommission beskrivit kan det då uppstå problem pga. skilda sekretessregler med olika skyddsnivå. Dessa problem kan också uppkomma vid delning av utkast till undersökningsrapporter.

Samarbetet i olycksundersökningar bygger på ömsesidigt förtroende mellan medlemsstaterna. Om uppgifter som är sekretessbelagda i utlandet blir offentliga i Sverige kan det finnas en risk att enskilda och andra medlemsstater blir ovilliga att lämna uppgifter i den utsträckning som krävs för att olycksundersökningen ska bli rättvisande och hålla hög kvalitet. Omvänt är det önskvärt att känsliga uppgifter i en svensk olycksundersökning inte offentliggörs i utlandet. I förlängningen är ett förtroendefullt samarbete inom IMO och EU en förutsättning för att på ett effektivt sätt nå målen att förbättra sjösäkerheten och att minska risken för framtida sjöolyckor.

För Statens haverikommission som myndighet bör en sekretessreglering som specifikt tar sikte på olycksundersökningar vidare medföra att dess arbete kan bedrivas mer effektivt.

Sammanfattningsvis föreslår därför utredningen att nya regler om sekretess för undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss nu införs.

Vid utformningen av sekretessbestämmelserna har utredningen gjort en sådan avvägning mellan behovet av sekretess och allmänhetens intresse av insyn i verksamheten som förutsätts enligt prop. 1979/80:2 del A s. 75 f.



### 5.5.2 Uppgifter som bör omfattas av sekretess

**Utredningens bedömning:** De uppgifter som bör omfattas av sekretess är i första hand de som avses i kapitel 23 jämfört med kapitel 2.15 i IMO-koden (definitionen av "maritime safety record", utredningsmaterial i en sjöolycksutredning).

Huvudregleringen om sekretess i olycksutredningsdirektivet finns i artikel 9. Enligt artikeln ska följande uppgifter inte offentliggöras för andra ändamål än säkerhetsutredningssyftet, 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.

Direktivets beskrivning av uppgifter som inte får offentliggöras är relativt knapphändig. För att ytterligare definiera vilka uppgifter som bör skyddas i sjöolycksundersökningen kan ledning hämtas i IMO-koden. Kapitel 23 reglerar sekretess för uppgifterna i "maritime safety record" – vilket kan översättas med "utredningsmaterial i en sjöolycksundersökning". Begreppet "maritime safety record" definieras i kodens kapitel 2.15. I definitionen sägs att med sådant undersökningsmaterial ska avses följande:

1. alla utsagor som inhämtats för olycksundersökningens ändamål;
2. all kommunikation mellan personer rörande fartygets drift och framförande;
3. all medicinsk eller personlig information avseende personer berörda av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss;
4. all redogörelse för analys av information eller bevismaterial som inhämtats under en sjöolycksundersökning;
5. information från Voyage Data Recorder (VDR).

Det finns skäl att här närmare beskriva vilka uppgifter som kan ingå i utredningsmaterialet utifrån ett svenskt perspektiv.

Under punkten 1. nämns utsagor som inhämtats för olycksundersökningens ändamål. Med detta får huvudsakligen förstås utsagor från de personer som varit berörda av händelsen i olika avseenden, t.ex. vittnen, som hörs av Statens haverikommission under den faktainsamlade delen av olycksundersökningen. Dessa uppgifter spelas ofta in på band.

I begreppet ”kommunikation”, andra stycket punkten 2 i definitionen, får anses ingå sådan information som vanligen inhämtas från Sjöfartsverkets trafikinformationscentraler och Sjöräddningscentralen (MRCC). Det kan vara fråga om VHF-inspelningar (inspelningar av radiokommunikation), AIS-inspelningar (inspelningar från Automatic Identification System, som bl.a. möjliggör för andra fartyg och landstationer att avläsa ett fartygs position m.m.), telefonsamtal och loggar m.m. Foton från övervakningskameror inryms också här. Många av de här aktuella uppgifterna registreras av automatisk inspelningsapparat.

Detta undersökningsmaterial har samband med det som nämns under punkten 5, information från Voyage Data Recorder (VDR). I utredningen kommer det svenska begreppet ”färdskrivarsystem” användas istället för ”VDR”. Som redovisats ovan i avsnitt 5.3 har både Statens haverikommission och Transportstyrelsen särskilt påtalat behovet av sekretesskydd för uppgifter i färdskrivarsystemet. Det kan vara av värde att här närmare redovisa syftet med färdskrivarsystemet och vilka uppgifter denna s.k. svarta låda registrerar.

Enligt SOLAS-konventionen V-20 ska alla passagerarfartyg och alla lastfartyg på internationell resa vara utrustade med färdskrivarsystem, som ska vara till hjälp vid en olycksundersökning.

Färdskrivarsystemet finns i en intrångsskyddad enhet som kan stå emot bl.a. kollisioner, brand, explosioner och nedsänkande i vatten. De senaste tolv timmarnas inspelning kan återskapas och spelas upp av olycksutredare eller redare vid en olycksundersökning. Systemet är huvudsakligen avsett att användas vid olycksundersökning men informationen kan också användas för andra syften, t.ex. analys av fartygets prestanda i extremt väder eller liknande.

De data som registreras är följande: Datum och tid, fartygets position, hastighet, kurs, ljudinspelning från bryggan, ljudinspelning av VHF-kommunikation, radarinformation, ekolod, status för

bryggans alarmfunktioner, rodermanövrar, maskinmanövrar, skrovöppningar, status för vattentäta dörrar och branddörrar, accelerationer och påfrestningar på skrovet samt vindstyrka och vindriktning.

Begreppen ”kommunikation” och ”information från VDR” i IMO-kodens definition av vad som är utredningsmaterial är således mycket vida och det kan enligt utredningens mening inte bli fråga om att undantagslöst sekretessbelägga all information som nämns här. Uppgifter som får anses särskilt känsliga är t.ex. sådana där inspelningar av samtal m.m. förekommer. Frågan om uppgiften ska bli offentlig eller inte måste, enligt utredningens mening, prövas i varje enskilt fall i förhållande till det skyddsintresse som är aktuellt.

Punkten 3. avser medicinsk och personlig information om personer som berörs av olyckan. Detta kan avse läkarutlåtanden, obduktionsprotokoll, loggar från SOS Alarm och liknande men även ekonomiska uppgifter om enskilda, t.ex. passagerare och besättningspersonal, som ingår i undersökningsmaterialet.

Det som anges under punkten 4, ”redogörelse för analys av information eller bevismaterial som inhämtats under en sjöolycksundersökning” kan avse inhämtade expertutlåtanden eller liknande analyser av t.ex. tekniskt eller medicinskt slag, såsom resultat av simuleringar och MTO-analyser.<sup>3</sup> De som uttalar sig i Statens haverikommissionens utredningar kan både vara Statens haverikommissionens egen personal eller externa uppdragstagare.

### 5.5.3 Sekretessens föremål

**Utredningens bedömning:** Bestämmelser om sekretess vid undersökning av sjöolyckor bör dels skydda den pågående undersökningen och Statens haverikommissionens verksamhet, dels skydda integriteten hos enskilda som berörs av undersökningen, innefattande deras identitet. Dessutom bör en bestämmelse införas om sekretess för att skydda internationellt samarbete i undersökningar av sjöolyckor.

Mot bakgrund av genomgången av de uppgifter som ska skyddas enligt direktivet och IMO-koden konstaterar utredningen att de avser tre skilda skyddsintressen, s.k. föremål för sekretess.

<sup>3</sup> Människa, teknik, organisation – analyser.

För det första är det motiverat att införa skydd för olycksundersökningen som sådan. Behovet av skydd för undersökningsverksamheten är tvådelat. En pågående undersökning bör kunna bedrivas utan insyn, för att ett enskilt undersökningsresultat inte ska påverkas. Undersökningen ska enligt utredningens mening kunna skyddas av sekretess på i huvudsak samma sätt som en pågående förundersökning enligt 18 kap. 1 § OSL. Att undersökningsverksamheten kan skyddas av sekretess är dessutom viktigt för att Statens haverikommissionens framtida verksamhet ska kunna bedrivas framgångsrikt. En viktig aspekt som bör beaktas vid utformningen av en sekretessbestämmelse är att Statens haverikommissionens möjligheter att klarlägga orsakerna till en olycka i stor omfattning beror på om Statens haverikommission kan få korrekta upplysningar från människor som med förtroende för Statens haverikommission vågar berätta allt som kan ha betydelse för att kasta ljus över ett händelseförlopp. Undersökningsresultaten blir med stor sannolikhet mer fullödiga – och därmed korrekta – om berörda personer kan upplysas om att uppgifterna som lämnas till Statens haverikommission skyddas enligt lag.

För det andra behövs skydd för integriteten hos de enskilda personer som förekommer i undersökningen, på liknande sätt som det redan finns sådant skydd enligt 35 kap. 1 § OSL för förundersökningar och enligt 32 kap. 8 § OSL för undersökningar av olyckor enligt LSO. Samma slags uppgifter kan förekomma i de olika slags parallella utredningarna och undersökningarna. Skyddsintresset för uppgifterna i undersökningar enligt LUO är fullt jämförbart med det som finns för uppgifterna när de förekommer i en förundersökning eller en undersökning enligt LSO. Jämte skyddet för uppgift om enskild behövs också ett skydd för uppgiftslämnarens identitet.

Slutligen ska sekretessbestämmelser införas för att underlätta internationellt samarbete i olycksundersökningar.

Enligt utredningens mening är det mest ändamålsenligt att införa skilda bestämmelser som tar hänsyn till dessa olika föremål för sekretess. En sådan uppdelning är också lämplig med tanke på hur OSL är disponerad.

Bestämmelserna bör placeras i 17 kap. respektive 32 kap. OSL.

#### 5.5.4 Förslag till ny bestämmelse om sekretess till skydd för undersökningar av sjöolycka m.m.

**Utredningens förslag:** En bestämmelse om sekretess vid undersökning av sjöolycka införs i 17 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) som en ny 7 §.

Sekretess ska gälla i Statens haverikommissions verksamhet för uppgift i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt lagens 2 § 2. andra stycket, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att undersökningen skadas, eller utan fara för att Statens haverikommissions verksamhet skadas. Sekretessen gäller inte uppgifter som upptas i slutlig rapport om undersökningen enligt 13 § i förordning (1990:717) om undersökning av olyckor.

Sekretessen ska även gälla i annan verksamhet hos myndighet för att biträda Statens haverikommission i undersökning av sjöolycka enligt vad som ovan angetts.

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

Statens haverikommissions uppgift är att undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. Dödsfall och allvarliga personskador är vanligt förekommande i samband med händelser som utreds. Olyckorna leder ofta till svåra följder för de berörda. Även allmänheten i stort, som inte direkt berörs av en svår olycka, kan påverkas avsevärt av de händelser som utreds, ofta för lång tid framåt. Även om Statens haverikommission inte ska utreda straffrättsligt ansvar, förekommer det ofta att brott av något slag har orsakat den händelse som utreds. Det förekommer därför att förundersökning om brott bedrivs parallellt med olycksundersökningen. Utredningen konstaterar att de uppgifter som inhämtas i Statens haverikommissions olycksundersökningar vanligen är av mycket känslig karaktär, såväl avseende risken att äventyra undersökningen och Statens haverikommissions verksamhet om de avslöjas, som beträffande enskildas integritet.

Dessa omständigheter talar enligt utredningens mening för att ett omvänt skaderekvisit i första hand bör användas i de aktuella

sekretessbestämmelserna, dvs. utgångspunkten är att uppgifterna omfattas av sekretess. Uppgifterna får då bara lämnas ut om det står klart att det kan ske utan att viss skada uppstår.

I sekretessregler som avser skydd för olika allmänna intressen har skadan i allmänhet beskrivits så konkret som möjligt. Ett exempel på detta är utrikessekretessen i 15 kap. 1 §, där det anges att sekretess föreligger t.ex. om det kan antas att det "stör Sveriges mellanfolkliga förbindelser eller på annat sätt skadar landet" om uppgiften röjs.

I den aktuella bestämmelsen kan, som ovan nämnts, skadan som kan uppkomma både avse den aktuella utredningen som sådan och Statens haverikommissions verksamhet. Skaderekvisitet har utformats mot denna bakgrund. Konsekvensen blir att när det står klart att ett utlämnande inte innebär skada för undersökningen eller för verksamheten kommer en uppgift, en enskild handling eller en sammanställning av uppgifter att lämnas ut, förutsatt att de inte omfattas av någon annan sekretessbestämmelse (Jfr Lenberg, Geijer, Tansjö, *Offentlighets- och sekretesslagen, En kommentar*, uppl. 1:1, s. 18:14:2).

De uppgifter som ska skyddas är i första hand de som anges i kapitel 23 jämfört med kapitel 2.15 i IMO-koden. Vilka uppgifter det kan vara fråga om har diskuterats i avsnitt 5.5.2 ovan.

I kapitel 23.3 i IMO-koden anges att olycksundersökningsmaterialet bör inkluderas i slutrapporten, eller dess bilagor, endast när det är väsentligt för analysen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss. Delar av undersökningsmaterialet som inte är väsentligt, och som inte inkluderas i slutrapporten, bör inte röjas. Utredningen föreslår därför en regel i 13 § FOU om att vissa slags uppgifter ska upptas i slutrapporten endast om det är väsentligt för analysen av olyckan eller tillbudet till sjöss, se avsnitt 5.5.8 nedan.

Följden av första stycket, sista meningen i den föreslagna 17 kap. 7 § OSL är att när undersökningen avslutats, upphör sekretessen för det utredningsmaterial som tas upp i den slutliga rapporten. Övrigt utredningsmaterial kan däremot även fortsatt omfattas av sekretess. Det torde dock endast i undantagsfall finnas något kvarvarande skyddsintresse enligt det föreslagna lagrummet när undersökningen är avslutad. I den mån det finns behov av att skydda Statens haverikommissions verksamhet kan sekretessbehov dock anses kvarstå. En annan sak är att det kan vara motiverat att skydda uppgifter om enskild som inhämtats i undersökningen även fortsättningsvis, om deras röjande kan medföra skada eller men, se

nedan 5.5.5 och 5.5.6. Dessa uppgifter kommer alltså i förekommande fall att skyddas av andra sekretessregler än den nu aktuella.

Det är vanligt förekommande att andra myndigheter, exempelvis Sjöfartsverket, lämnar känsliga uppgifter till Statens haverikommission i en undersökning av sjöolycka. Utredningen föreslår att överlämnade uppgifter ska kunna omfattas av sekretesskydd även hos den myndighet som uppgiften härrör från och som biträder Statens haverikommission i olycksundersökningen, detta under förutsättning att skaderekvisitet är uppfyllt. En liknande bestämmelse för biträdande myndighet finns i dag i 18 kap. 3 § OSL avseende förundersökningar.

I den mån sekretessen avser uppgift i en allmän handling bör samma regler som beträffande förundersökningssekretess gälla, nämligen att sekretessen gäller i högst fyrtio år.

Bestämmelsen föreslås lyda:

Sekretess gäller i Statens haverikommissions verksamhet för uppgift i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt 2 § 2. andra stycket i lagen, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att undersökningen skadas, eller utan fara för att Statens haverikommissions verksamhet skadas. Sekretessen gäller inte uppgifter som upptas i slutlig rapport om undersökningen enligt 13 § i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Sekretessen gäller för uppgift i annan verksamhet hos myndighet för att biträda Statens haverikommission i sådan undersökning som angetts i första stycket.

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

### 5.5.5 Förslag till ny bestämmelse om sekretess till skydd för uppgift om enskild i undersökning av sjöolycka m.m.

**Utredningens förslag:** En ny bestämmelse om sekretess till skydd för enskild i undersökning av sjöolycka införs i 32 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) som en 8 a §.

Sekretess ska gälla i Statens haverikommissions verksamhet för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller i

preliminär bedömning av sådan olycka enligt lagens 2 § 2 . andra stycket, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men.

Sekretessen gäller inte uppgifter som upptas i slutlig rapport om undersökningen enligt 13 § i förordning (1990:717) om undersökning av olyckor.

Sekretessen ska även gälla i annan verksamhet hos myndighet för att biträda Statens haverikommission i undersökning av sjöolycka enligt vad som ovan angetts.

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

I Statens haverikommissions undersökning av sjöolyckor enligt LOU kan det förekomma samma integritetskänsliga uppgifter – eller samma typ av integritetskänsliga uppgifter – om enskilda som i en förundersökning eller i en undersökning av olycka enligt LSO. Enligt utredningens mening är skyddsintresset för de enskilda fullt jämförbart oavsett vilken av dessa undersökningar det är fråga om. Det är därför motiverat att föreslå en sekretessregel till skydd för enskilda som berörs av undersökning av sjöolycka. Ett omvänt skaderekvisit ska gälla i bestämmelsen. Vid utformningen av skaderekvisitet har utredningen gjort en sådan avvägning mellan behovet av sekretess och allmänhetens intresse av insyn i verksamheten som förutsätts enligt prop. 1979/80:2 del A, *Förslag till sekretesslag m.m.* s. 75 f., så att allmänhetens möjlighet till insyn inte begränsas mer än nödvändigt. Se även 5.5.4 ovan.

Vid utformningen av skaderekvisit till skydd för uppgifter om enskilda används i regel begreppen ”skada” och ”men”. Med ”skada” avses här enbart ekonomisk skada, medan ”men” har en vid innebörd och avser olika kränkningar av den personliga integriteten som kan uppstå om en viss uppgift lämnas ut (se prop. 1979/80:2 del A s. 83). Skaderekvisitet bör utformas så att både ”skada” och ”men” ska beaktas.

De uppgifter som kan skyddas genom bestämmelsen framgår ovan, se avsnitt 5.5.2. Även här gäller att sekretessen inte består för sådana uppgifter som tagits upp i slutlig utredningsrapport, se avsnitt 5.5.4. En jämförelse kan göras med vad som gäller för uppgifter om enskild i förundersökningsprotokoll, som med vissa undantag blir offentliga efter att åtal har väckts, 35 kap. 7 § OSL.



Liksom beträffande den ovan föreslagna 17 kap. 7 § OSL föreslår utredningen att överlämnade uppgifter ska kunna omfattas av sekretesskydd även hos den myndighet som uppgiften härrör från och som biträder Statens haverikommission i olycksundersökningen, detta under förutsättning att skaderekvisitet är uppfyllt.

I nuvarande 32 kap. 8 § OSL avseende skydd för enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden i verksamhet avseende räddningsinsatser, undersökningar av olyckor m.m. enligt LSO har en sekretesstid om högst tjugo år för uppgift i allmän handling ansetts tillräcklig. Enligt 35 kap. 1 § OSL om skydd för enskild i förundersökning m.m. gäller skyddet i sjuttio år. Med hänsyn till att de uppgifter som inhämtas i nu aktuella olycksundersökningar vanligen är av känslig karaktär bör i den föreslagna bestämmelsen en sekretesstid om femtio år gälla. En sådan tidsrymd är vidare lämplig med hänsyn till att den tiden föreslås gälla för skydd av uppgift om enskild uppgiftslämnarens identitet, se avsnitt 5.5.6 nedan.

Bestämmelsen i 32 kap. 8 a § föreslås lyda:

Sekretess gäller i Statens haverikommissions verksamhet för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt 2 § 2. andra stycket i lagen, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men. Sekretessen gäller inte uppgifter som upptas i slutlig rapport om undersökningen enligt 13 § i förordning (1990:717) om undersökning av olyckor.

Sekretessen gäller för uppgift om sådana förhållanden i annan verksamhet hos myndighet för att biträda Statens haverikommission i sådan undersökning som angetts i första stycket.

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

### 5.5.6 Förslag till ny bestämmelse om skydd för uppgiftslämnarens identitet i undersökning av sjöolycka

**Utredningens förslag:** En bestämmelse till skydd för uppgiftslämnarens identitet ska införas i 32 kap. 8 b § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Sekretess ska gälla hos Statens haverikommission för uppgift som lämnats av enskild och för enskild uppgiftslämnarens

identitet i en undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor eller förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt 2 § 2. andra stycket i lagen, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

För att fullgöra Sveriges skyldigheter enligt IMO-koden och direktivet bör en bestämmelse införas i syfte att skydda uppgiftslämnarens identitet.

De skäl som redovisats angående behovet av sekretess under avsnitt 5.5.1 talar för att skydda både förhørsutsagorna som sådana liksom uppgiftslämnarens identitet. Ett angeläget syfte med skydd för uppgiftslämnare är att besättningsmän och andra anställda inte ska känna sig hindrade att lämna uppgifter av rädsla för repressalier från arbetsgivare eller annan. Viljan att rapportera missförhållanden kan givetvis minska om det blir allmänt känt vem som har lämnat uppgifterna till undersökningen. Ur ett säkerhetsperspektiv är det främst det som har inträffat som är intressant, inte i lika hög grad vem som har rapporterat det.

För att direktivets bestämmelser ska få fullt genomslag bör en sekretessbestämmelse införas som medför att uppgifter om uppgiftslämnare inte offentliggörs. Skyddet kommer också att avse den som anmält en olycka. Vanligen lämnar den som gör anmälan samtidigt andra uppgifter som tas in i undersökningen.

Som följer av den föreslagna 32 kap. 8 b § OSL ska inte bara namnet på uppgiftslämnaren kunna hemlighållas, utan även själva innehållet i utsagan, om uppgifterna på något sätt kan avslöja vem uppgiftslämnaren är. Förekomsten av en utsaga bör kunna hemlighållas helt om enbart dess förekomst skulle kunna avslöja vem som har lämnat den.

Som ovan nämnts anser utredningen att strävan bör vara att inte införa mer ingående sekretess än vad som bedöms nödvändigt för att uppgiftslämnare ska kunna skyddas på ett adekvat sätt. Bestämelsen bör mot denna bakgrund ha ett rakt skaderekvisit.

Sekretessen bör bestå så lång tid att en yrkeskarriär ska kunna skyddas, nämligen i högst femtio år.

Beträffande utredningens förslag i denna del, jämför förarbetena till 29 kap. 10 § OSL, *Rapportering om händelser inom civil luftfart m.m.*, prop. 2006/07:110 s. 43-45.

Bestämmelsen, som föreslås införas som 32 kap. 8 b § OSL, bör lyda:

Sekretess gäller hos Statens haverikommission för uppgift som lämnats av enskild och för enskild uppgiftslämnarens identitet i en undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor eller förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, eller i preliminär bedömning av sådan olycka enligt 2 § 2. andra stycket i lagen, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

### 5.5.7 Frågan om överföring av sekretess

**Utredningens förslag:** Bestämmelser om överföring av sekretess ska införas i 17 kap. 8 § och 32 kap. 8 c § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Statens haverikommission kan ha anledning att lämna uppgifter i en olycksundersökning till andra myndigheter t.ex. i syfte att dessa ska bistå utredningen på visst sätt. För att skydda uppgifter som överförs till annan myndighet under utredningsarbetet ska regler om överföring av sekretess införas i 17 kap. 8 § respektive 32 kap. 8 c § OSL.

I den mån det behövs biträde av enskild i olycksundersökningen och den enskilde i detta sammanhang får del av sekretessbelagda uppgifter kan dessa lämnas ut med sekretessförbehåll enligt 10 kap. 14 § OSL. Bestämmelsen lyder:

Om en myndighet finner att sådan risk för skada, men eller annan olägenhet som enligt en bestämmelse om sekretess hindrar att en uppgift lämnas till en enskild kan undanröjas genom ett förbehåll som inskränker den enskildes rätt att lämna uppgiften vidare eller utnyttja den, ska myndigheten göra ett sådant förbehåll när uppgiften lämnas till den enskilde.

Att den tystnadsplikt som uppkommer genom ett sådant förbehåll som anges i första stycket inskränker den rätt att meddela och offentliggöra uppgifter som följer av 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen följer av 13 kap. 5 § andra stycket.

### 5.5.8 Förslag till ny bestämmelse om innehåll i rapport enligt 13 § förordning (1990:717) om undersökning av olyckor

**Utredningens förslag:** Det ska införas ett nytt stycke i 13 § förordningen om undersökning av olyckor (1990:717), där det anges att vissa uppgifter ska upptas i undersökningsrapport avseende sjöolycka eller tillbud till sjöss endast om det är väsentligt för analysen av olyckan eller tillbudet till sjöss.

Sekretessen som föreslås gälla enligt avsnitt 5.5.4 och 5.5.5 ovan kommer endast att gälla uppgifter som inte tas in i den rapport som Statens haverikommission ska upprätta enligt 13 § FOU. Som ovan nämnts ska enligt IMO-koden de aktuella uppgifterna enligt kapitel 23.3 inkluderas i den slutliga rapporten endast när det är väsentligt för analysen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss. Detta bör enligt utredningens mening framgå av FOU.

Enligt 13 § FOU ska rapporten om undersökningen innehålla en redogörelse för undersökningen och utlåtande i de avseenden som anges i 6 § LUO. Detta omfattar, enligt det sistnämnda lagrummet, att Statens haverikommission i rapporten ska:

1. så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till olyckan eller tillbudet som skador och effekter i övrigt,
2. ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av olyckan eller tillbudet eller att begränsa effekten av sådana olyckor eller tillbud,
3. ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med olyckan eller tillbudet och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

Utredningen föreslår att det i 13 § FOU såvitt avser undersökning av sjöolycka införs ett nytt andra stycke med innebörd att de uppgifter som IMO-koden definierar som delar av undersökningsmaterial ska anges i slutrapporten endast när det är väsentligt för analysen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss. Det föreslagna nya andra stycket lyder då:

För sjöolyckor och tillbud till sjöss gäller att följande uppgifter ska upptas i slutrapporten endast om det är väsentligt för analysen av olyckan eller tillbudet till sjöss:

1. förhörsuppgifter som inhämtats för olycksundersökningens ändamål;

2. inhämtad kommunikation mellan personer rörande fartygets drift och framförande;
3. medicinsk eller personlig information avseende personer berörda av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss;
4. redogörelse för analys av information, bevismaterial eller andra uppgifter som inhämtats under en sjöolycksundersökning;
5. information från färdskrivarsystem.

Det nuvarande andra stycket avser att ge ett starkare skydd åt inblandade i tillbud till sjöss och kan kvarstå, nu som ett tredje stycke. Det lyder:

I rapporter som tas fram med anledning av tillbud ska inblandade personers namn inte anges.

Liksom i sekretessbestämmelsen ska i begreppet ”kommunikation”, första stycket punkten 2 i den föreslagna bestämmelsen, även anses ingå sådan information som vanligen inhämtas från Sjöfartsverkets trafikinformationscentraler och Sjöräddningscentralen (MRCC). Det kan vara fråga om VHF-inspelningar (inspelningar av radiokommunikation), AIS-inspelningar (inspelningar från Automatic Identification System, som bl.a. möjliggör för andra fartyg och landstationer att avläsa ett fartygs position m.m.), telefonsamtal och loggar m.m. Foton från övervakningskameror får också anses inrymmas här. Många av de här aktuella uppgifterna registreras av automatisk inspelningsapparat.

### 5.5.9 Frågan om meddelarfrihet

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Det finns inte tillräckligt starka skäl för att inskränka meddelarfriheten med anledning av de här föreslagna bestämmelserna.</p>
---

Enligt 1 kap. 1 § tredje stycket tryckfrihetsförordningen (TF) och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen (YGL) har var och en s.k. meddelarfrihet. Denna frihet innebär att det i viss utsträckning är möjligt att straffritt lämna normalt sekretessbelagda uppgifter för publicering.

Det finns undantag från den principiella meddelarfriheten i 7 kap. 3 § TF och 5 kap. 3 § YGL. Där anges att den som lämnar ett meddelande och därigenom gör sig skyldig till ett uppsåtligt

åsidosättande av tystnadsplikt i de fall som anges i särskild lag kan fällas till ansvar för brott mot tystnadsplikt.

De fall som kan föranleda straffansvar enligt den nämnda undantagsbestämmelsen fanns tidigare angivna i 16 kap. sekretesslagen (1980:100). Numera anges i slutet av varje kapitel av OSL för vilka paragrafer meddelarfrihet inte gäller och i 44 kap. OSL anges generella undantag för viss typ av uppgifter som inte heller omfattas av meddelarfrihet. Endast om den aktuella tystnadsplikten finns upptagen där kan alltså ett straffrättsligt ansvar enligt TF eller YGL komma i fråga.

I prop. 1979/80:2, *Förslag till sekretesslag m.m.* Del A s. 111–112 förs ett resonemang om vilka omständigheter som ska beaktas vid införande av undantag från meddelarfriheten. Som grundprincip ska stor återhållsamhet iakttas. En avvägning får ske mellan intresset för sekretess och intresset av offentlig insyn. Är det fråga om absolut sekretess kan det finnas större anledning att överväga att inskränka meddelarfriheten. Detsamma gäller i någon mån bestämmelser med omvänt skaderekvisit. I det aktuella lagstiftningsärendet angavs att det fanns anledning att utgå från gällande rätt – om man på ett visst rättsområde klarat sekretessbehoven med bibehållen meddelarfrihet, borde man normalt kunna nöja sig med en sådan ordning även i fortsättningen. I det omvända fallet borde viss försiktighet iakttas.

De sekretessbestämmelser som nu föreslås till skydd för olycksundersökningen och för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden har ett omvänt skaderekvisit. Den föreslagna bestämmelsen om skydd för uppgiftslämnare i olycksundersökning har ett rakt skaderekvisit. Ingen av de tystnadsplikter som följer av 17 kap. OSL begränsar meddelarfriheten. I 32 kap. är i följande fall meddelarfriheten inskränkt: tystnadsplikt som följer av sekretess hos Datainspektionen i ärende om tillstånd eller tillsyn i vissa fall (1–2 §§), tystnadsplikt som följer av ett förbehåll som gjorts av regeringen beträffande sekretess om en enskilds affärs- eller driftförhållanden i samband med kärnenergiolyckor m.m. (10 § andra meningen) samt tystnadsplikt som följer av 7 § om sekretess för uppgift i passagerarregister. I sammanhanget kan noteras att meddelarfriheten inte inskränks av den tystnadsplikt som följer av 32 kap. 8 § OSL, avseende skydd för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden i bl.a. utförande av räddningsinsatser eller undersökningar av olyckor i verksamhet enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Enligt utredningens uppfattning finns inte tillräckliga skäl att göra någon annan bedömning än den som har gjorts i 32 kap. 8 § OSL beträffande de nu föreslagna bestämmelserna.

Några förslag om ändring i OSL angående meddelarfrihet lämnas därför inte.

#### 5.5.10 Sekretess i Transportstyrelsens analysverksamhet

Tidigare har Transportstyrelsen bedrivit viss olycksutredande verksamhet på sjöfartens område. Utredningen föreslår nu att Statens haverikommission som enda myndighet blir behörig att genomföra sjöolycksundersökningar enligt LUO, se avsnitt 4.12.

Transportstyrelsen förutsätts dock även i framtiden arbeta med analys av data bl.a. från olyckutredningar och annan information om sjöolyckor och tillbud. Utredningen har bedömt att en sådan analysverksamhet faller inom de allmänna uppgifter som åligger Transportstyrelsen enligt dess instruktion, se avsnitt 4.12.9.

Frågan är vilket sekretesskydd som kan omfatta uppgifter i denna analysverksamhet.

Reglerna i 30 kap. 23 § första stycket 1 OSL kan i viss mån bli tillämpliga. Enligt lagrummet gäller sekretess för statlig myndighets verksamhet som består i bl.a. utredning med avseende på bl.a. transportsverksamhet för uppgift om enskilda affärs- eller driftsförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. En förutsättning för att sekretess ska gälla är att regeringen har meddelat föreskrifter om det.

Enligt 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF) och punkt 17 i bilagan till OSF gäller sekretess som avses i 30 kap. 23 § första stycket OSL i Transportstyrelsens tillståndsgivande verksamhet och dess tillsynsverksamhet. Enligt punkten 36 samma bilaga gäller samma sekretess också avseende tillsyn enligt FSL och FSF. Punkten 118 stadgar att sekretess också gäller utredning och planering som handhas av Transportstyrelsen och som avser den civila sjöfarten och hamnskyddet.

### 5.5.11 Förslag till ny regel om sekretess vid internationellt samarbete i undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss

**Utredningens förslag:** Det ska införas en ny sekretessbestämelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Sekretess ska gälla i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning, informationssystem för civil sjötrafik samt internationellt samarbete avseende undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöolycka för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs.

Det ska vidare införas en ny 8 e § i förordningen (1990:717) om undersökning av olycka enligt vilken Statens haverikommission bemyndigas att ingå avtal med en samarbetande myndighet i utlandet angående hantering av överlämnad information vid undersökning av sjöolycka.

Ett flertal regler i IMO-koden och direktivet avser vad som ska gälla vid internationellt samarbete i undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Regler om samarbete med annan stat i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöss finns dels i IMO-koden, kapitel 7–10, dels i artikel 7 och 12 i direktivet.

Frågan om sekretess i olycksundersökningar i förhållande till andra stater aktualiseras också genom IMO-kodens tvingande regler om sekretessförbehåll vid delning av olycksundersökningsrapporter. I kapitel 13 finns som ovan nämnts regler om upprättande av utkast till olycksundersökningsrapporter. Sådana utkast ska sändas till en "substantially interested state" (stat med väsentligt intresse), men denna skyldighet gäller endast under vissa förutsättningar. De olycksutredande staterna är endast skyldiga att sända över ett utkast om den mottagande staten garanterar att inte sprida eller publicera rapporten m.m.

Vad först gäller uppgifter som kan komma att lämnas från Sverige till utlandet finns i 8 kap. 3 § OSL regler om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till utländska myndigheter eller mellanfolkliga organisationer:

En uppgift för vilken sekretess gäller enligt denna lag får inte röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om inte



1. utlämnande sker i enlighet med särskild föreskrift i lag eller förordning, eller

2. uppgiften i motsvarande fall skulle få lämnas ut till en svensk myndighet och det enligt den utlämnande myndighetens prövning står klart att det är förenligt med svenska intressen att uppgiften lämnas till den utländska myndigheten eller den mellanfolkliga organisationen.

I lagkommentar till bestämmelsen (Lenberg, Geijer, Tansjö, *Offentlighets- och sekretesslagen, En kommentar*, uppl. 1:1, s. 8:3:1) anges bl.a:

Utgångspunkten för regeln är att en uppgift, för vilken sekretess gäller enligt sekretesslagen, inte får röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation. Från denna regel görs sedan undantag för det fall att uppgiftslämnandet har reglerats särskilt i lag eller förordning. Som exempel på sådana fall nämns i förarbetena de socialförsäkringskonventioner som Sverige har ingått med främmande länder. Dessa konventioner innehåller åtaganden att lämna uppgifter i olika hänseenden. Eftersom konventionernas bestämmelser genom förordning har införlivats med svensk rätt innefattas dessa bestämmelser av det nämnda undantaget. ---

Uppgift får vidare --- lämnas i sådana fall då uppgiften i motsvarande situation skulle få lämnas till en svensk myndighet. I förarbetena understryks att det naturligtvis inte får förekomma att hemliga uppgifter lämnas till en utländsk myndighet, om en svensk myndighet i motsvarande läge inte skulle ha fått uppgifterna på grund av sekretesslagstiftningen. En ytterligare förutsättning är att uppgiftslämnandet är förenligt med svenska intressen. Vid denna bedömning får beaktas bl.a. Sveriges intresse av internationellt samarbete med organet i fråga.

Med hänsyn till regleringen i 8 kap. 3 § andra stycket OSL kan därmed Sverige genom Statens haverikommission lämna ut sekretessbelagd information till utländsk myndighet i de fall detta motiveras av Sveriges intresse av samarbete med landet i fråga. I olycksundersökningssammanhang får förenligheten med svenska intressen anses följa av att Sverige är bundet till IMO-koden och direktivet. Garantier för att den mottagande staten inte ska spridas eller publicera materialet bör lämpligen uppnås genom att Statens haverikommission upprättar avtal med den samarbetande myndigheten om vilka villkor som gäller för hanteringen av överlämnad information. En bestämmelse som bemyndigar Statens haverikommission att träffa sådana avtal föreslås av utredningen införas som en ny 8 e § i FOU.

Det kan också bli fråga om den omvända situationen, att Sverige förutsätts motta information som är sekretessbelagd i den utlämnande staten. Detta kan naturligtvis medföra problem i de fall Sverige inte kan garantera att informationen inte blir offentlig när den inkommer till svensk myndighet. Som nämnts ovan i avsnitt 5.2.6 skulle utrikessekretess enligt 15 kap. 1 § OSL i och för sig kunna bli tillämplig i dessa fall, men med hänsyn till de höga krav som ställs för att skaderekvisitet ska anses vara uppfyllt är den sekretessregeln inte heltäckande.

Regler om samarbete med annan stat i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöss finns som ovan sagts dels i IMO-koden, kapitel 7–10, dels i artikel 7 och 12 i direktivet. Utredningen har avseende dessa regler föreslagit ändringar i FOU. Därmed kommer det material från utländsk myndighet som Sverige mottar i dessa sammanhang anses vara mottaget i olycksundersökning eller preliminär bedömning enligt LUO och FOU. Den av utredningen nu föreslagna nya sekretessregeln kommer genom sin lydelse därmed bli tillämplig även på undersökningsmaterial från utländsk myndighet.

Emellertid kan det också förekomma att Statens haverikommission inom ramen för annat, strukturellt samarbete med utländska myndigheter, t.ex. den permanenta samarbetsstruktur som förutsätts tillskapas enligt artikel 10 i direktivet, kan komma att få motta information som är sekretessbelagd i utlandet.

Som ovan nämnts har utredningen i sitt delbetänkande, *Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet* SOU 2009:90, föreslagit att det i kapitel 17 OSL, som reglerar sekretess till skydd för myndigheters verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn, införs en sekretessbestämmelse liknande den som redan finns på luftfarts-säkerhetens område i 17 kap. 6 §, tidigare 4 kap. 6 §. Den nya bestämmelsen, 17 kap. 6 a §, föreslås utformas så att sekretess gäller i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs. Vid denna bedömning kan bl.a. vägas in vilket sekretesskydd uppgifterna har hos den stat som har lämnat uppgiften och vilken effekt ett offentliggörande av uppgiften skulle kunna antas ha på det framtida informationsutbytet.

Detta förslag kan enligt utredningens mening nu kompletteras, så att även undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöss inkluderas i uppräknningen. Den nya 17 kap. 6 a § föreslås då lyda:

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

Sekretess ska gälla avseende planer för mottagande av fartyg i behov av assistans i den omfattning som anges i artikel 20 a punkten 3 fjärde stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen, om en annan medlemsstat begär det.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst fyrtio år.

Nästa fråga rör IMO-kodens regler om begränsningar av hur rapport, rapportutkast och undersökningsmaterial får användas i rättsgångsförhandlingar m.m.

I IMO-kodens kapitel 13 anges att de olycksutredande staterna får lämna ut rapportutkast med förbehåll att bevis som finns i rapporten inte ska tillåtas i rättegångsförhandlingar mot en person som lämnade bevisuppgifterna. I kapitel 23.2 anges att stater som är involverade i en olycksundersökning enligt koden bör säkerställa att undersökningsmaterial i dess besittning inte avslöjas i brottmålsförhandlingar, tvistemålsförhandlingar, disciplinförfaranden eller administrativa förfaranden, om inte den aktuella domstolsinstansen bestämmer att de ogynnsamma följder som röjandet av informationen kan få, nationellt eller internationellt, för pågående eller framtida olycksundersökningar, vägs upp av det allmännas intresse vid domstolsprövningen, och – när det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna – staten som lämnat undersökningsmaterial till olycksundersökningen tillåter att det röjs. I en fotnot anges, som exempel på när det kan vara lämpligt att avslöja information från en olycksundersökning i en domstolsförhandling eller liknande, att den person som förhandlingen avser har agerat i syfte att orsaka skada, eller när den person som förhandlingen avser har varit medveten om att det förelegat en avsevärd risk för att skada skulle uppstå och det, med hänsyn till de omständigheter

som varit kända för personen, det har varit oförsvarligt att ta risken.

I det rekommenderande kapitlet 25.4, som handlar om utkast till undersökningsrapport och slutlig undersökningsrapport, sägs att när det är tillåtet enligt nationell lagstiftning i den stat som skriver olycksundersökningsrapporten, ska utkastet och den slutliga rapporten inte tillåtas som bevis i förhandlingar – vilka relaterar till sjöolyckan eller tillbudet till sjöss – som kan leda till disciplinära åtgärder, straff för brott eller avgörande av skadeståndsansvar.

Det bör noteras att Sverige inte har reserverat sig mot några av sekretessbestämmelserna i direktivet. Enligt utredningens mening kan de nu nämnda reglerna i kapitel 13 och kapitel 23 – som avser förbehåll mot att material får användas som bevisning i rättegångsförhandlingar – inte upprätthållas med hänsyn till den i Sverige vedertagna bestämmelsen om fri bevisprövning och fri bevisvärdering, som kommer till uttryck i 35 kap. 1 § rättegångsbalken. Kapitel 13 återfinns i och för sig i den tvingande delen av IMO-koden men den aktuella regeln är fakultativ. Kapitel 23 är rekommenderande. Enligt utredningens bedömning bör Sveriges åtaganden enligt koden därför anses fullgjorda, trots ställningstagandet att de nationella rättsliga principerna som nämnts ovan har företräde framför kodens.

Utredningen lämnar inte några förslag i denna del.

### 5.5.12 Konkurrens mellan sekretessbestämmelser

**Utredningens bedömning:** Flera sekretessbestämmelser kan bli samtidigt tillämpliga på uppgifter i en undersökning av sjöolycka. Det finns dock inte skäl att upphäva några gällande sekretessbestämmelser.

En och samma uppgift kan omfattas av flera olika sekretessbestämmelser till skydd för olika intressen. I avsnitt 5.2 har nämnts ett antal sekretessbestämmelser som, utöver den nu föreslagna nya regeln om sekretess i undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss, skulle kunna bli tillämpliga på uppgifter i en olycksundersökning. I en sådan konkurrenssituation är det den bestämmelse som

ger uppgiften det starkaste skyddet som ska ha företräde, se 7 kap. 3 § OSL.

Det kanske tydligaste exemplet på överlappning av sekretessbestämmelser i nu aktuella frågor rör vissa uppgifter om enskilda. Enligt 30 kap. 23 § OSL och 9 § OSF samt punkten 100 i bilagan till OSF gäller sekretess i utredning enligt LUO och FUI om undersökning av olyckor eller enligt motsvarande äldre bestämmelser, särskild utredning som har tillsatts av regeringen för att utreda en sådan olycka som avses i 2 § samma lag samt tillsyn hos Statens haverikommission, se även avsnitt 5.2.5 ovan. Det finns dock väsentliga skillnader mellan det skydd som uppnås genom den av utredningen föreslagna 32 kap. 8 a § och den redan gällande regleringen i OSL. Enligt 9 § OSF gäller sekretessen i första hand för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat. Enligt andra punkten i bestämmelsen gäller sekretessen för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden än de redan sagda endast för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet. Detta utgör en avsevärd begränsning av vilka uppgifter som vanligen kan hemlighållas. Exempelvis betyder detta att fartygspassagerares ekonomiska och personliga förhållanden kan skyddas, men inte besättningspersonalens. Genom den av utredningen föreslagna regelns utformning skyddas samtliga berörda i olyckan, såväl besättning som passagerare och andra.

En annan skillnad är att sekretessen enligt 30 kap. 23 § OSL jämförd med 9 § OSF och punkten 100 i bilagan inte endast avser olycksundersökningar, utan även Statens haverikommissions tillsynsverksamhet. Utredningen har försökt utröna vad som avses med "Statens haverikommissions tillsynsverksamhet" men inte lyckats. I den mån tillsynsverksamheten omfattar utvärdering av räddningsinsatser omfattas detta av undersökning av olyckor enligt definitionen i LUO.

Sannolikt kommer de nu nämnda sekretessbestämmelserna kunna bli samtidigt tillämpliga vid prövning av om viss uppgift ska lämnas ut. Med hänsyn till att de redan gällande bestämmelserna om sekretess till skydd för enskild och de bestämmelser som utredningen nu föreslår skiljer sig åt i fråga om föremål och syfte, finner utredningen inte anledning föreslå att den gällande regleringen ska upphävas.

### 5.5.13 En fråga om sekretess vid undersökning av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor

**Utredningens bedömning:** Sekretessbestämmelser med liknande utformning som de nu föreslagna bör i framtiden övervägas även för Statens haverikommissionens undersökningsverksamhet avseende luftfarten.

I flera sammanhang, inte minst genom kontakterna med Statens haverikommission, har det kommit till utredningens kännedom att de begränsade möjligheterna för Statens haverikommission att sekretessbelägga material i en sjöolycksundersökning, och de praktiska problem som detta medför, gäller i lika hög grad i olycksundersökningar avseende luftfarten.

Som nämnts ovan i avsnitt 5.3.2 har Statens haverikommission i en skrivelse till regeringen den 29 oktober 2003 (Statens haverikommissionens dnr A-110/03), *Begäran om översyn av lagstiftningen om undersökning av olyckor*, hemställt om att en ny bestämmelse i sekretesslagen införs, för att tillgodose Statens haverikommissionens behov av undersökningssekretess. Där beskrivs bl.a. att en viktig källa i Statens haverikommissionens utredningsarbete är automatisk inspelningsapparat av olika slag såsom CVR (Cockpit Voice Recorder) och FDR (Flight Data Recorder). Vidare anges att Svensk Pilotförening har träffat kollektivavtal med olika företag om att material från CVR ska behandlas konfidentiellt, att pilotens namn inte får antecknas på materialet osv; allt till skydd för den personliga integriteten. Offentlighetsprincipen gör att Statens haverikommission i dag inte har möjlighet att skydda inspelat material.

Vad som i avsnitt 5.5.1 ovan sagts om det oacceptabla i att Statens haverikommission ibland överväger att underlåta att inhämta vissa känsliga uppgifter i sjöolycksundersökningar på grund av att de inte kan sekretessbeläggas och att myndigheten därmed inte kan garantera att de inte lämnas ut, gäller därför i högsta grad även olyckor på luftfartens område. Det är också lika stor risk här, som i sjöfartssammanhang, att besättningsmedlemmar eller andra i sällsynta fall överväger att undanhålla vissa uppgifter, av rädsla att detta ska bli undersökningsmaterial som kan komma att lämnas ut på begäran under olycksundersökningen. Bristande kvalitet i undersökningarna kan då bli ett oönskat resultat. Vad

som ovan sagts om komplikationerna i internationellt samarbete, bl.a. då Sverige inte kan garantera sekretessen för hemligt utredningsmaterial som överlämnas från utländsk myndighet, är också lika relevant.

Utredningen har, med beaktande av de begränsningar i uppdraget som i och för sig följer av utredningens direktiv, övervägt att lämna förslag till sekretessbestämmelser även gällande undersökningar av luftfartsolyckor.

Ett förslag till förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart (Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart, förslag av Europeiska kommissionen av den 30 oktober 2009, celexnr 52009PC0611) bereds nu i Regeringskansliet. Förordningen ska ersätta det nu gällande Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart. Förslaget innehåller bl.a. flera regler om sekretess.

Med hänsyn främst till den pågående beredningen av förslaget till förordning, och det lagstiftande arbete som kan väntas följa när förordningen antagits, avstår utredningen från att nu lämna förslag om ändrade sekretessregler m.m. att gälla även undersökning av luftfartsolyckor.

## 6 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Utredningens förslag:** De ändringar och tillägg som utredningen föreslår i

- offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
- lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg,
- fartygssäkerhetslagen (2003:364),
- sjölagen (1994:1009),
- lagen (1990:712) om undersökning av olyckor,
- fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och
- förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ska träda i kraft den 17 juni 2011.

Några skäl att införa övergångsbestämmelser föreligger inte.

Klassdirektivet och olycksutredningsdirektivet ska vara införlivade senast den 17 juni 2011.

De ändringar och tillägg som utredningen föreslår i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg, fartygssäkerhetslagen (2003:364), sjölagen (1994:1009), lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor bör kunna träda i kraft den 17 juni 2011.

Utredningen gör bedömningen att ändringarna och tilläggen i nämnda lagar och förordningar kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser.