

Regeringens proposition 2010/11:116



Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2

Prop.
2010/11:116

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 31 mars 2011

Fredrik Reinfeldt

Hillevi Engström
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

Klassdirektivet reglerar frågor om åtgärder som medlemsstaterna ska vidta i sina förbindelser med de organisationer som inom Europeiska unionen ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg. De föreslagna lagändringarna innebär bl.a. införande av hänvisningar till det nya direktivet.

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

Ändringarna föreslås träda i kraft den 17 juni 2011.

| | | |
|--------|--|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut..... | 5 |
| 2 | Lagtext..... | 6 |
| 2.1 | Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor..... | 6 |
| 2.2 | Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)..... | 13 |
| 2.3 | Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)..... | 16 |
| 2.4 | Förslag till lag om ändring i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg..... | 18 |
| 2.5 | Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)..... | 20 |
| 3 | Ärendet och dess beredning..... | 23 |
| 4 | Tre sjösäkerhetspaket..... | 24 |
| 5 | Klassdirektivet och klassförordningen..... | 25 |
| 5.1 | Allmän bakgrund..... | 25 |
| 5.2 | Klassdirektivet och klassförordningen..... | 26 |
| 5.3 | Överväganden och förslag..... | 28 |
| 5.3.1 | Innehåll och definitioner..... | 28 |
| 5.3.2 | Bemyndigande av klassificeringssällskap..... | 29 |
| 5.3.3 | Avtal om arbetsförbindelse..... | 30 |
| 5.3.4 | Befogenheter och ändringar av direktivet..... | 31 |
| 5.3.5 | Återkallelse och kontroller..... | 31 |
| 5.3.6 | Övrigt..... | 32 |
| 5.4 | Klassförordningen..... | 33 |
| 6 | Olycksutredningsdirektivet och IMO-koden..... | 34 |
| 6.1 | Regelverk om olycksundersökningar..... | 34 |
| 6.2 | Överväganden och förslag..... | 35 |
| 6.2.1 | Sjöförklaring..... | 35 |
| 6.2.2 | Direktivets tillämpningsområde..... | 37 |
| 6.2.3 | Definitioner..... | 42 |
| 6.2.4 | Säkerhetsutredningens status..... | 51 |
| 6.2.5 | Utredningsskyldighet..... | 52 |
| 6.2.6 | Underrättelseskyldighet..... | 56 |
| 6.2.7 | Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar..... | 58 |
| 6.2.8 | Utredningsorgan..... | 59 |
| 6.2.9 | Undersökningens genomförande..... | 62 |
| 6.2.10 | Permanent samarbetsstruktur..... | 71 |
| 6.2.11 | Kostnader..... | 71 |
| 6.2.12 | Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse..... | 72 |
| 6.2.13 | Bevarande av bevis..... | 73 |
| 6.2.14 | Olycksrapporter..... | 76 |
| 6.2.15 | Säkerhetsrekommendationer..... | 76 |
| 6.2.16 | Förvarning..... | 77 |
| 6.2.17 | Övrigt..... | 77 |

| | | | |
|----------|--|-----|-------------------|
| 7 | Sekretess | 77 | Prop. 2010/11:116 |
| 7.1 | Olycksutredningsdirektivet och IMO-koden | 77 | |
| 7.1.1 | Olycksutredningsdirektivet..... | 77 | |
| 7.1.2 | IMO-koden | 79 | |
| 7.2 | Offentlighets- och sekretessregleringen | 81 | |
| 7.2.1 | Grundlagsregeringen och offentlighets- och sekretesslagen | 81 | |
| 7.2.2 | Sekretessens föremål, räckvidd och styrka | 82 | |
| 7.2.3 | Överföring av sekretess samt primära och sekundära sekretessbestämmelser..... | 83 | |
| 7.2.4 | Bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen som kan bli tillämpliga på uppgifter i en olycksundersökning..... | 84 | |
| 7.3 | Finns det behov av nya sekretessbestämmelser? | 87 | |
| 7.4 | Nya sekretessbestämmelser | 89 | |
| 7.4.1 | En ny sekretessbestämmelse till skydd för undersökningar av sjöolyckor och tillbud m.m. | 89 | |
| 7.4.2 | En ny sekretessbestämmelse till skydd för enskilda..... | 98 | |
| 7.4.3 | Sekretess vid internationellt samarbete avseende undersökningar av olyckor och tillbud till sjöss | 101 | |
| 7.4.4 | Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter | 103 | |
| 8 | Ikraftträdande och övergångsbestämmelser | 105 | |
| 9 | Konsekvensbedömning | 105 | |
| 9.1 | Klassdirektivet och klassförordningen | 105 | |
| 9.2 | Olycksutredningsdirektivet och IMO-koden | 106 | |
| 10 | Författningskommentar | 108 | |
| 10.1 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor | 108 | |
| 10.2 | Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)..... | 112 | |
| 10.3 | Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) | 114 | |
| 10.4 | Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg..... | 114 | |
| 10.5 | Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) | 115 | |
| Bilaga 1 | Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 | 118 | |
| Bilaga 2 | Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 | 128 | |
| Bilaga 3 | Europaparlamentets och rådets förordning nr 391/2009 av den 23 april 2009..... | 142 | |
| Bilaga 4 | IMO:s resolution MSC.255(84) | 155 | |
| Bilaga 5 | Översättning av bilaga 4 | 179 | |

| | | | |
|-----------|---|-----|-------------------|
| Bilaga 6 | Lagförslaget SOU (2010:23) | 202 | Prop. 2010/11:116 |
| Bilaga 7 | Sammanfattning (SOU 2010:23) | 217 | |
| Bilaga 8 | Förteckning över remissinstanser | 226 | |
| Bilaga 9 | Utredningens parallelluppställning över klassdirektivet och klassförordningen..... | 227 | |
| Bilaga 10 | Utredningens parallelluppställning över olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod..... | 228 | |
| Bilaga 11 | Lagrådsremissens lagförslag..... | 231 | |
| Bilaga 12 | Lagrådets yttrande | 248 | |
| | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2011..... | 249 | |
| | Rättsdatablad | 250 | |

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

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

2 Lagtext

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

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

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

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

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

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

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

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

c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

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

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,

¹ Senaste lydelse 2008:1367.

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

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

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

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

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

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

2 a §

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

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

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

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

2 b §

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

2 c §

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

1. Mycket allvarlig sjöolycka: en olycka som innebär att

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

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

- fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön,
- skada har uppkommit i miljön, eller

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

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

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

Med mycket allvarlig sjöolycka likställs att

– flera människor har blivit allvarligt skadade,

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

– fartyget har övergetts i sjön.

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

2 d §

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

4 §²

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

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud

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

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

En undersökning enligt denna lag av en olycka eller ett tillbud

² Senaste lydelse 2007:493.

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

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

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

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

4 b §

Med annat väsentligt intresse i 4 § andra stycket avses

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

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

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

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

7 §³

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

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

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

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

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

9 §⁴

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

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

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

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

³ Senaste lydelse 2007:493.

⁴ Senaste lydelse 2009:493.

12 a §

Prop. 2010/11:116

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

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

Häri genom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009) dels att 6 kap. 14 § och 20 kap. 11 § samt rubriken till 18 kap. ska ha följande lydelse,

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

14 §¹

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

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

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

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

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

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

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

6. när fartyget har övergetts i sjön,

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

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

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

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

Befälhavaren *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 §.

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

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap.

¹ Senaste lydelse 2008:1311.

Bevarande av bevis vid sjöolycka

5 a §

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

1. sjökort,

2. dagböcker,

3. elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivarsystem och annan elektronisk utrustning, och

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

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

20 kap.

11 §

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

Till samma straff döms

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

Till samma straff döms

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

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

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

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

Prop. 2010/11:116

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

Häri genom 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.

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

Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg¹.

7 kap.

11 §²

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

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

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

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

² Senaste lydelse 2008:1378.

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

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

administrationernas verksamhet i förbindelse därmed³.

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

Prop. 2010/11:116

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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

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

Prop. 2010/11:116

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

Nuvarande lydelse

2 §

I lagen används beteckningar med följande betydelse.

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

2 §

I lagen används beteckningar med följande betydelse.

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

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 kap.

Undersökningar av sjöolyckor och tillbud, m.m.

4 a §

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

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

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

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

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

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

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

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

29 kap.

Undersökningar av sjöolyckor och tillbud, m.m.

12 a §

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

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

¹ Senaste lydelse 2010:1361.

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

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

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

I februari 2009 antogs efter förlikning slutligen samtliga rättsakter i det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet. Paketet består av sex direktiv och två förordningar. Bland dessa återfinns de båda direktiven 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) samt 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 (olycksutredningsdirektivet). Vidare återfinns i paketet även Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn (klassförordningen). Direktiven och förordningen finns som *bilaga 1 – 3*.

Olycksutredningsdirektivet har ett nära samband med International Maritime Organization (IMO) resolution MSC.255(84) antagen den 16 maj 2008 – Adoption of the Code of the International standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident. Koden innehåller alltså internationella standarder och rekommendationer för olycksutredningar. IMO-koden finns i sin engelska lydelse i *bilaga 4* och i en för denna proposition särskilt gjord översättning i *bilaga 5*.

Regeringen beslutade den 29 april 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå hur rättsakterna i tredje sjösäkerhetspaketet borde genomföras i svensk rätt. Utredningen, som antog namnet Tredje sjösäkerhetspaketet, överlämnade i december 2009 delbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Detta betänkande behandlades i regeringens proposition 2009/10:231, Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 1. Riksdagen antog i slutet av 2010 denna proposition.

På våren 2010 överlämnade utredningen sitt slutbetänkande, Tredje sjösäkerhetspaketet – Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod (SOU 2010:23). Utredningens lagförslag finns i *bilaga 6*. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 7*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 8*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2010/3096/TE). Två från utredningen hämtade parallelluppställningar avseende klassdirektivet och klassförordningen samt olycksutredningsdirektivet och IMO-koden finns i *bilaga 9* och *10*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 10 mars 2011 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 11*. Lagrådet har lämnat förslaget

4 Tre sjösäkerhetspaket

Två fartygsolyckor ledde till tre sjösäkerhetspaket

I det tredje sjösäkerhetspaketet ingår totalt åtta rättsakter och det antogs i februari 2009. I denna proposition kommer tre av rättsakterna att tas upp. Den första 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 (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47, Celex 32009L0015). Detta direktiv kallas i det följande klassdirektivet. I paketet ingår också 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 (EUT L 131, 28.5.2009, s. 114, Celex 32009L0018). Detta direktiv kallas i det följande olycksutredningsdirektivet. Slutligen ingår också 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 (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11, Celex 32009R0391). Förordningen kallas i det följande klassförordningen.

Tredje sjösäkerhetspaketet är det senaste resultatet av arbetet inom EU till följd av två fartygsförlisningar. Fartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust 1999 som orsakade stora oljeutsläpp ledde till att EU påskyndade sitt arbete för att utarbeta en europeisk sjösäkerhetspolitik. Arbetet ledde så småningom fram till antagandet av det s.k. ERIKA I-paketet som innehöll rättsakter om utvidgad hamnstatskontroll, skärpt kontroll av klassificeringssällskap samt påskyndad utfasning av tankfartyg med enkelskrov.

Det andra åtgärds paketet, det s.k. ERIKA II-paketet, hade till syfte att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss. Paketet innehöll rättsakter om övervakning, kontroll och information på sjösäkerhetsområdet, och om inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå som skulle stödja kommissionen och medlemsstaterna med tillämpningen av EG-lagstiftningen på området och utvärdera verksamhetens resultat. Paketet omfattade även ett förslag till en förordning om upprättande av en ersättningsfond för skador till följd av oljeföroreningar. Det förslaget ledde dock inte till någon lagstiftning.

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, det s.k. ERIKA III-paketet, är mycket omfattande och innehåller både helt nya rättsakter och ändringar i tidigare rättsakter. Efter förlikning hösten/vintern 2008/09 antogs således rättsakter om

fullgörande av flaggstatsförpliktelser, ersättning till passagerare vid olyckor, fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter, informations- och övervakningsfrågor samt hamnstatskontroll. Samtidigt antogs de i denna proposition aktuella rättsakterna. ERIKA III-paketet har härefter kommit att kallas Tredje sjösäkerhetspaketet.

En detaljerad redovisning av de rättsakter som nämnts i det föregående finns i propositionen 2009/10:231, Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 1.

I denna proposition lämnas förslag till de lagändringar som bedöms nödvändiga för att genomföra olycksutredningsdirektivet men också den internationella sjöfartsorganisationens, International Maritime Organization (IMO), kod om olycksutredningar. Vidare lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra klassdirektivet.

5 Klassdirektivet och klassförordningen

5.1 Allmän bakgrund

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 alla fartyg som byggs blir föremål för tillsyn enligt standarder som beslutats av klassificeringssällskap. Enligt SOLAS-konventionen (International Convention for the Safety of Life at sea, 1974) ska ett fartyg, för vilket konventionen gäller, vara konstruerat, byggt och underhållet i enlighet med de strukturella, mekaniska och elinstallationskrav som ställs upp av ett klassificeringssällskap, som är erkänt av fartygets flaggstat.

Klassificeringssällskapen har stor betydelse för sjösäkerheten. Klassificeringssällskapens traditionella verksamhet omfattar att besluta regler för konstruktion och byggnad av fartygs skrov, maskin och elinstallationer samt tillsyn över efterlevnaden av dessa regler. Dessa förhållanden omfattas dock inte, med vissa smärre undantag, av flaggstaternas regelverk för sjösäkerheten.

Bakgrunden till detta förhållande får sökas i 1700-talets andra hälft i London. Där 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. År 1760 bildades en kommitté som utvecklade detta system som sedermera blev grunden till ett av de stora klassificeringssällskapen, Lloyd's Register.

Tanken med en klassificering av fartyg spreds internationellt och klassificeringssällskap bildades runt om i världen. Det finns i dag ca 50 klassificeringssällskap. De tio största sällskapen är internationellt verk-samma och samarbetar i en organisation som heter International Association of Classification Societies (IACS), t.ex. Lloyd's Register, Det Norske Veritas, Bureau Veritas och Germanischer Lloyd. Inom EU är alla de tio största sällskapen erkända.

Sällskapens regler har tagits fram på grundval av erfarenhet och efter omfattande forskning och genom tillämpade ingenjörskunskaper. Inom IACS tar man när så behövs fram Unified Requirements (UR) som utgörs av 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.

Klassificeringssällskapens huvuduppgift berör deras egna regler för fartygs skrov, maskin och elinstallationer. Detta ligger utanför de regler som flaggstaterna beslutar om i den internationella sjöfartsorganisationen International Maritime Organization (IMO), t.ex. SOLAS- och MARPOL-konventionerna (International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973). Dessa konventioner kan avse regler om fartygs stabilitet, skydd mot brand, livräddningsutrustning, radiofrågor, sjöfartsskydd och inom miljöområdet krav på olje- och kemikalietankfartyg för att minska risken för utsläpp.

Klassificeringssällskapen har dock till sina traditionella regelverk också lagt reglerna i SOLAS och MARPOL, i den mån dessa gäller fartygets byggnad eller utrustning. Skälet till detta är att många flaggstaterna, 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. Sverige har delegerat en viss del av flaggstatstillsynen av svenska fartyg till fem klassificeringssällskap. Den svenska delegationen är i dag mindre omfattande än vad den är i de flesta flaggstaterna.

Utredningen har tagit upp frågan om klassdirektivets och klassförordningens tillämplighet med avseende på klassificeringssällskapens egna regler respektive flaggstaternas regler, dvs. de regler som härstammar från IMO-samarbetet. Utredningen har gjort 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.

Utredningen har framhållit att denna tolkning inte utesluter att en flaggstat vid byggandet av ett fartyg eller vid periodisk tillsyn underkänner ett klassificeringssällskaps bedömningar av hur staternas 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 den tidigare Sjöfartsinspektionen (numera Transportstyrelsen) ansåg vara felaktigt utförda.

5.2 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 inspek-

tioner 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.

Direktivet 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.

Härefter har flera ändringar av direktivet gjorts bl.a. genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av det ursprungliga direktivet. 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.

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 frångavs medlemsstaterna möjligheten att själva erkänna organisationerna. Erkännanden skulle i stället beviljas av kommissionen. Detta förutsattes leda till en mer tillförlitlig bedömning av hur organisationerna efterlevde direktivets krav. Medlemsstaten kunde dock 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 (se prop. 2002/03:109 s. 103).

Genom de omarbetningar som gjorts genom det tredje sjösäkerhetspaketet av det ursprungliga klassdirektivet, har direktivets regler stöpts om i två rättsakter, ett direktiv och en förordning. Bestämmelserna i klassdirektivet riktar sig till medlemsstaterna medan klassförordningen riktar sig till klassificeringssällskapen. Målet för direktivet, enligt det inledande skälet 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 inledande 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.

I förhållande till direktiv 2001/105/EG innehåller det nya klassdirektivet inte många ändringar i sak. Utredningens bedömning är att nu gällande svensk lag och förordning i huvudsak kan kvarstå oförändrad. När det gäller lagstiftningen krävs ändringar beträffande hänvisningar till regleringar i det nya direktivet.

5.3.1 Innehåll och definitioner

Regeringens förslag: Definitionen av begreppet ”erkänd organisation” i fartygssäkerhetslagen och i lagen om lastning och lossning av bulkfartyg ska justeras så att den motsvarar definitionen i klassdirektivet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella skillnader finns dock.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens förslag: I klassdirektivets artikel 1 anges direktivets övergripande innehåll, dvs. fastställande av de 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.

I artikel 1 i klassdirektivet har ingen ändring skett i förhållande till det ursprungliga direktivet om klassificeringssällskap (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 i direktivet föranleder inte några förslag om lagändringar.

I artikel 2 i klassdirektivet återfinns de definitioner som gäller för direktivet. Utredningen har gjort bedömningen att bara definitionen av ”erkänd organisation” påkallar några ändringar av svensk lag eller förordning. Regeringen delar denna bedömning. Begreppet ”erkänd organisation” definieras 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 motsvarar det nya direktivets punkt g). Lagrummen kommer därmed att definiera en erkänd organisation som en organisation som har erkänts i enlighet med klassförordningen.

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

Regeringens bedömning: Klassdirektivets bestämmelser om medlemsstaternas bemyndigande eller överlåtelse helt eller delvis till erkända organisationer att utföra inspektioner eller besiktningar kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har ifrågasatt om inte de begränsningar som följer av 9 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (FSF) i sin nuvarande lydelse går utöver vad som medges av artikel 3 i direktivet. Möjligheten att ställa krav på annan än erkänd organisation beträffande radiocertifikat kan behöva ett särskilt bemyndigande i FSF.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 3 i klassdirektivet anbefaller att medlemsstaterna när de 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. Detta 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 en särskilt angiven IMO-resolution. När en medlemsstat beslutar att med avseende på fartyg som seglar under dess flagg bemyndiga organisationer att helt eller delvis utföra inspektioner och besiktningar, utfärda eller förnya vissa certifikat eller helt eller delvis överlåta inspektionerna och besiktningarna på organisationer ska den anförtro dessa uppgifter endast åt erkända organisationer.

Artikel 3 innehåller även vissa begränsningar. När det gäller utförande av uppgifter beträffande radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg får sådana anförtros även andra privata organ än erkända organisationer om de har tillräcklig sakkunskap och kvalificerad personal. Artikel 3 anger också att direktivet inte gäller certifiering av specifika delar av marin utrustning på ett fartyg. Liknande begränsningar finns också i det ursprungliga klassdirektivet och för svensk del regleras de för närvarande i 9 kap. 5 § FSF med stöd av ett bemyndigande i 7 kap. 11 § tredje stycket i FSL. De frågor som *Transportstyrelsen* tagit upp kan därför alla beaktas inom ramen för justeringar av FSF som kommer att behöva göras. Det nyss berörda bemyndigandet lämnar regeringen det regleringsutrymme som behövs.

Enligt artikel 4.1 i klassdirektivet ska vid tillämpningen av artikel 3 medlemsstaterna i princip inte vägra att bemyndiga någon av de erkända organisationerna att åta sig uppgifterna med vissa särskilt angivna begränsningar och undantag. Därutöver får medlemsstaterna begränsa det antal organisationer som de bemyndigar i enlighet med sina behov, förutsatt att det finns klara och objektiva skäl till att göra så. I artikel 4.2 finns regler om relationen till erkända organisationer med hemvisst utanför EU.

Utredningen har bedömt att artikel 3 och 4 i klassdirektivet till stora delar är sakligt oförändrade jämfört med det ursprungliga direktivet om klassificeringssällskap. Utredningen har även noterat att den särskilda

resolution som artikel 3.1 hänvisar till är upphävd och ersatt av en ny resolution. Hänvisningen i artikeln får anses avse den nya resolutionen. Utredningen har gjort bedömningen att artikel 3 och 4 inte påkallar några lagändringar men samtidigt lämnat vissa förslag till förordningsändringar. Regeringen som delar utredningens bedömning finner inte heller skäl att föreslå några lagändringar.

5.3.3 Avtal om arbetsförbindelse

Regeringens förslag: 7 kap. 11 § andra stycket fartygssäkerhetslagen, 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 en sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i klassdirektivet.

Regeringens förslag: Överensstämmer med regeringens

Remissinstanserna: *Det Norske Veritas AS* (DNV) har framfört att den svenska sjöfartsadministrationen och DNV har en ömsesidig förståelse för behovet av att i avtal reglera gränser för ekonomiskt ansvar och att nuvarande avtal ansetts ändamålsenliga för båda parter.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 5 i klassdirektivet 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 det ursprungliga klassdirektivets artikel 6. I artikel 5.2 har en ändring skett såtillvida att det i det tidigare direktivet hänvisades till att domstolen ”till följd av en incident” fastställt ersättningsansvar. I det nya klassdirektivet används uttrycket ”till följd av en sjöolycka”. I artikeln har, jämfört med motsvarande bestämmelse i äldre direktiv tillagts att bestämmelserna om ”rapportering” av väsentlig information ska avse ”obligatorisk rapportering”. I övrigt är artikeln i sak oförändrad.

I 7 kap. 11 § FSL finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att ingå nu aktuella avtal. I bestämmelsens andra stycke 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 p.g.a. organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i rådets direktiv 94/57/EG, dvs. det ursprungliga klassdirektivet. En ändring av lagrummet bör nu göras, så att det i stället anges att en sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i det nya klassdirektivet.

Av 9 kap. 1 § FSF följer att Transportstyrelsen till Europeiska gemenskapernas kommission får överlämna en begäran om att en organisation ska erkännas för att utfärda och förnya certifikat för svenska fartyg samt i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Det hänvisas också till att det finns bestämmelser om förfarandet i rådets direktiv 94/57/EG. I 9 kap. 2 § första stycket FSF anges att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utföra de aktuella uppgifterna. Det anges i andra stycket att Transportstyrelsen i sin författningssamling ska tillkännage med vilka organisationer avtal har träffats och upplysa kommissionen om avtalsinnehållet.

I 9 kap. 4 § FSF anges att ett sådant avtal som avses i 2 § första stycket samma kapitel ska uppfylla de krav och innehålla de uppgifter som följer av artiklarna 6.2 och 6.3 i rådets direktiv 94/57/EG. Avtalet ska innehålla bestämmelser om återkallande av det uppdrag som lämnas till organisationen, och om organisationens övriga skyldigheter enligt direktivet.

Utredningen har gjort bedömningen att vad som ovan anförts föranleder justeringar i 9 kap. 4 § FSF så att hänvisningarna till aktuella artiklar görs till motsvarande artiklar 5.2 och 5.3 i klassdirektivet. Regeringen avser återkomma till dessa frågor i samband med den överyn av FSF som påkallas av klassdirektivet.

5.3.4 Befogenheter och ändringar av direktivet

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

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 6 reglerar de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter. Artikel 7 reglerar hur direktivet får ändras i olika avseenden. Ingen av artiklarna kräver enligt regeringens bedömning några lagändringar.

5.3.5 Återkallelse och kontroller

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

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen* har ställt sig positiv till att Transportstyrelsen föreslås vara ansvarig myndighet i samband med efterlevnaden av klassdirektivet och klassförordningen. Att detta skulle innebära några konsekvenser för polisen i samband med besiktningarna kan inte utläsas. *Sveriges Redareförening* ställer sig positiv till att Transportstyrelsen ska vara den myndighet som utför uppgifterna enligt klassdirektivet. Föreningen har mot bakgrund av utredningens konstaterande att det finns skäl att tro att en större del av flaggstatstillsynen kommer att delegeras till klassificeringssällskapen framhållit

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 8 innehåller regler om medlemsstaternas möjligheter att tillfälligt dra in eller återkalla ett bemyndigande till en erkänd organisation. 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.

En nyhet i förhållande till den tidigare motsvarande lydelsen i artikel 10 i direktiv 94/57/EG, ändrad genom direktiv 2001/105/EG, dvs. det ursprungliga klassdirektivet, är att medlemsstaten inte bara kan tillfälligt dra in utan nu också permanent återkalla ett bemyndigande till en erkänd organisation. I FSF anges att ett avtal mellan Transportstyrelsen och erkända organisationer ska innehålla bestämmelser om återkallande av det uppdrag som lämnas till organisationen. I FSF anges också att om en organisations befogenheter tillfälligt återkallas, ska Transportstyrelsen utan dröjsmål underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta. Regeringen noterar att utredningen bedömt att vissa justeringar bör göras av dessa bestämmelser och avtalen mellan Transportstyrelsen och de erkända organisationerna men regeringen bedömer samtidigt, liksom utredningen, att artikel 8 inte kräver några lagändringar.

Artikel 9 innehåller regler om medlemsstaters kontroller för att försäkra sig om att de erkända organisationerna utför sina uppgifter till belåtenhet. I avsnitt 5.3.3 har något redogjorts för Transportstyrelsens roll i förhållande till de erkända organisationerna. Av FSF följer därutöver att Transportstyrelsen ska utöva den tillsyn som anges i artikel 11 och vidta de åtgärder som avses i artikel 12, båda i det ursprungliga klassdirektivet. Artikel 12 behandlar medlemsstaternas skyldighet att agera i egenskap av hamnstater när de upptäcker brister vid inspektioner. Denna artikel motsvaras i det nya klassdirektivet av artikel 10 som behandlas nedan. Regeringen gör bedömningen att direktivet inte föranleder några förändringar av polismyndigheternas uppgifter.

Artikel 10 innehåller regler om medlemsstaternas skyldigheter att reagera på brister som de upptäcker i egenskap av hamnstater som utövar inspektionsrättigheter och inspektionsförpliktelser. Regeringen noterar att utredningen bedömt att vissa justeringar bör göras i förordning med anledning av artikel 9 och 10 men bedömer samtidigt, liksom utredningen, att artiklarna inte kräver några lagändringar.

5.3.6 Övrigt

| |
|---|
| <p>Regeringens bedömning: Artikel 11–16 i klassdirektivet reglerar en lång rad olika förhållanden, t.ex. medlemsstaternas förhållande till de erkända organisationerna, kommissionens informationsplikt till Europaparlamentet och genomförandebestämmelser. Dessa bestämmelser kräver dock inga lagändringar.</p> |
|---|

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Det Norske Veritas AS (DNV)* har angående medlemsstaternas skyldighet att samarbeta med klassificeringssällskapen enligt artikel 11.3 i klassdirektivet anfört att den svenska sjöfartsmyndig-

heten under lång tid varit representerad i DNV:s nordiska sjösäkerhetskommitté och utgått från att direktivet uppfylls på detta sätt. DNV har vidare med anledning av den i avsnitt 5.1 berörda distinktionen mellan klassificeringssällskapens egna regler och de i nationell lagstiftning omsatta IMO-regelverken anfört att klassdirektivet inte synes skilja mellan dem. De olika regelverken blir alltmer integrerade även om det ur ansvarssynpunkt finns skäl att skilja dem åt också i framtiden. DNV välkomnar dock även i framtiden det redan etablerade samarbetet oavsett vilket regelverk det handlar om.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 11–16 i klassdirektivet reglerar en lång rad olika förhållanden, t.ex. om medlemsstaternas förhållande till de erkända organisationerna, kommissionens informationsplikt till Europaparlamentet och genomförandebestämmelser. Ingen av artiklarna kräver enligt regeringens bedömning några lagändringar.

När det gäller DNV:s synpunkter kan konstateras att utredningen tämligen utförligt tagit upp distinktionen mellan klassificeringssällskapens egna regler och de i nationell lagstiftning omsatta IMO-regelverken och den framtida utvecklingen av dessa regelverk. Utredningen tog i det sammanhanget också upp den pågående integreringen mellan regelverken men framhöll att det alltid är flaggstatens rätt att underkänna ett klassificeringssällskaps bedömningar. Utredningen lämnade inget författningsförslag i anslutning till artikel 11.3 klassdirektivet utan hänvisade till de kontakter som redan finns mellan Transportstyrelsen och de erkända organisationerna. Regeringen delar utredningens uppfattning i dessa frågor och kan konstatera att *DNV:s* remissynpunkter bekräftar detta förhållande.

5.4 Klassförordningen

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

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: Till skillnad från klassdirektivet som riktar sig till medlemsstaterna så riktar sig bestämmelserna i klassförordningen i första hand direkt till klassificeringssällskapen, dvs. de erkända organisationerna. Enligt förordningens inledande 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. Utredningen har dock tagit upp ett antal artiklar som trots allt får anses rikta sig mot medlemsstaterna, bl.a. artikel 3 angående bemyndigande av en ännu inte erkänd organisation, artikel 6.3 angående kommissionens möjlighet att besluta om böter för erkända organisationer och artikel 8 angående bedömning av erkända organisationer. I samtliga fall kan medlemsstaterna bli involverade på olika sätt, t.ex. genom att utföra vissa uppgifter och ta emot information.

Som nämnts ovan i avsnitt 5.3.2 angående artikel 3 i klassdirektivet bemyndigas Transportstyrelsen genom regler i 9 kap. FSF att ge uppdrag till erkända organisationer. De nu aktuella artiklarna i klassförordningen innebär sammanfattningsvis att medlemsstaterna åläggs att utföra vissa uppgifter samt att ta emot information i olika avseenden. Enligt utredningens bedömning är det lämpligt att i förordning slå fast att Transportstyrelsen ska utföra aktuella uppgifter och ta emot informationen. Regeringen konstaterar att artiklarna inte kräver några lagändringar.

6 Olycksutredningsdirektivet och IMO-koden

6.1 Regelverk om olycksundersökningar

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 (olycksutredningsdirektivet) syftar enligt artikel 1.1 till att förbättra sjösäkerheten och att förhindra förorening från fartyg, samt att på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor. Detta genom att underlätta ett snabbt genomförande av säkerhetsutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor och tillbud till sjöss i syfte att fastställa deras orsaker samt säkerställa tillförlitlig rapportering om säkerhetsutredningar vid lämplig tidpunkt samt förslag till korrigerande åtgärder. Ett snabbt förfarande för fastställande av orsaker och förslag på korrigerande åtgärder kan antas underlätta arbetet med åtgärder i syfte att minska riskerna för framtida sjöolyckor.

I olycksutredningsdirektivet finns bl.a. regler om omfattningen av medlemsstaternas utredningsskyldighet, de utredande organens oberoende samt samarbete mellan medlemsstaterna och mellan dessa stater och tredje land. Genom olycksutredningsdirektivet införs t.ex. en på visst sätt avgränsad skyldighet för medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss. För svensk del finns redan en motsvarande reglering av dessa förhållanden i lagen (1990:712) om undersökningar av olyckor (LUO) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO). I dessa regelverk betecknas säkerhetsutredningar dock som undersökningar varför uttrycket olycksundersökningar kommer att användas genomgående i denna proposition såvida inte formuleringar i direktivet åsyftas särskilt. Undersökningarna utförs enligt 1 och 2 §§ FUO i första hand av Statens haverikommission.

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.

International Maritime Organization (IMO) har sedan 1997 haft en rekommenderande kod för undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Sverige har tillämpat IMO:s den 27 november 1997 antagna resolution A.849(20) i detta ämne, jfr 8 § FOU. Denna utgjorde en rekommenderande kod för undersökning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. IMO:s sjösäkerhetskommitté Maritime Safety Committee (MSC) och IMO:s miljöskyddskommitté Marine Environment Protection Committee (MEPC) godkände dock i samband med sina 83:e respektive 57:e sessioner en ny kod innehållande internationella standarder och rekommendationer för sjöolycksundersökningar. Den nya koden gäller från den 1 januari 2010 och heter 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. Koden kallas hädanefter för IMO-koden.

I samband med den nya IMO-koden infördes även en ny regel i kapitel XI i IMO:s sjösäkerhetskonvention (SOLAS-konventionen). 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.

Utredningen har i sitt slutbetänkande gjort en jämförelse mellan olycksutredningsdirektivet, IMO-koden och den svenska regleringen i LUO och FOU. I många fall har utredningen nått slutsatsen att olycksutredningsdirektivet och IMO-koden redan kan anses genomförda med befintlig svensk lag eller förordning. I ett antal avseenden har dock utredningen funnit att lagstiftningen bör kompletteras. Regeringen delar i stort utredningens bedömning av i vilken mån lagstiftningsåtgärder behövs. I denna proposition lämnas regeringens förslag till de lagändringar som behövs för att genomföra olycksutredningsdirektivet och IMO-koden.

6.2 Överväganden och förslag

6.2.1 Sjöförklaring

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

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågan.

Skälen för regeringens bedömning: I svensk rätt finns förutom de undersökningar som görs av Statens haverikommission enligt LUO och FOU även bestämmelser i 18 kap. 6–19 §§ sjölagen (1994:1009) som har till syfte att om möjligt klarlägga olyckshändelser och dess orsaker. Institutet benämns sjöförklaring.

Begäran om sjöförklaring görs av befälhavaren eller redaren genom anmälan men kan också komma till stånd om Sjöfartsverket kräver det. Även lastintressenter kan i vissa fall begära sjöförklaring. Det primära syftet är ofta att säkra bevisning inför eventuella mål om skadestånd. Bevisning av detta slag kan i och för sig framkomma även i en olycksundersökning enligt LUO men i så fall som en ”biprodukt” och är ingenting som eftersträvas i undersökningsarbetet (se prop. 1989/90:104, s. 27). Att så inte ska vara fallet anges ännu tydligare i olycksutredningsdirektivet, se artikel 1.2 och inledningen till bilaga 1. Sådana undersökningar är inriktade på frågor som är intressanta ur säkerhetssynpunkt. I vissa fall kan förstås en sjöolycka bli föremål för en förundersökning om brott men denna är i så fall inriktad på det straffrättsliga förfarandet och kan inte fylla den funktion som bevisupptagning till framtida säkerhet som sjöförklaringen kan.

En sjöförklaring är en bevisupptagning som inom Sverige hålls av en tingsrätt som har utsetts att vara sjörättsdomstol och utomlands av svensk utlandsmyndighet. Förhandlingen i Sverige leds av en lagfaren domare som biträds av två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. De som har upplysningar om en aktuell händelse, t.ex. fartygets befälhavare och medlemmar av besättningen, utfrågas av rätten och andra intressenter, t.ex. rederiet och försäkringsrepresentanter. Vid en sjöförklaring meddelas ingen dom eller beslut i saken. Syftet med sjöförklaringen är således att händelsen och dess orsaker i görligaste mån ska klarläggas.

En undersökning av en sjöolycka enligt LUO innebär formellt inte hinder mot att hålla sjöförklaring. De båda instituten kan alltså komma att användas parallellt. Innehållet i en sjöförklaring kan i och för sig användas för att dra slutsatser av säkerhetsnatur från en inträffad händelse. LUO är dock avsedd att täcka behovet av att utreda enbart från säkerhetssynpunkt. I förarbetena till LUO (prop. 1989/90:104) diskuterades frågan om sjöförklaringen skulle behållas som institut eller inte. Bland annat med anledning av att sjöförklaringsinstitutet var förankrat i samnordisk lagstiftning föreslogs att sjöförklaringen skulle kvarstå.

Artikel 7.1 i olycksutredningsdirektivet 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”. Regeringen finner dock att institutet sjöförklaring inte utgör en undersökning av sjöolycka i olycksutredningsdirektivets mening. Skäl att föreslå ändringar av reglerna om sjöförklaring föreligger därför inte.

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

Begreppet ”väsentligt intresse” ska definieras i lagen. Med väsentligt intresse ska avses

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

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

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

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

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

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens. Ett undantag för utländska statsfartyg har dock införts. Vissa redaktionella skillnader finns också.

Remissinstanserna: *Fiskeriverket* ställer sig bakom utredningens förslag att olycksundersökningar ska göras oavsett storlek på ett fiskefartyg eftersom verket vill värna om sjösäkerheten även inom småskaligt fiske.

Skälen för regeringens förslag

Tillämpningsområde

Artikel 2 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om direktivets tillämpningsområde. Enligt artikel 2.1 ska direktivet 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. Med UNCLOS avses United Nations Convention on the Law of the Sea, på svenska benämnd Förenta Nationernas havsrättskonvention.

Enligt kapitel 6.2 i IMO-koden ska flaggstaten till ett fartyg, med undantag för vad som följer av kapitel 7, som varit involverat i en mycket allvarlig sjöolycka vara ansvarig för att en olycksundersökning genomförs i enlighet med koden. Av punkten 7.1 följer dock att flaggstaten och den kuststat inom vars sjöterritorium en olycka inträffat ska

söka träffa en överenskommelse om vilken stat eller vilka stater som ska genomföra undersökningen.

Den motsvarande svenska reglering som gäller för närvarande återfinns i 2 § första stycket 2 och 4 § LUO. Av 2 § följer att olyckor ska undersökas om de är av sådan allvarlig art som anges närmare paragrafen. När det särskilt gäller sjöolyckor ska olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg undersökas om de 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 § första och andra stycket LUO följer i nu relevanta delar följande. En undersökning enligt lagen ska göras i fråga om sjöolyckor och tillbud till sjöss som har inträffat i Sverige. Om en olycka eller ett tillbud berör ett utländskt fartyg, får en undersökning enligt lagen dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. En undersökning av en olycka eller ett tillbud som berör ett svenskt fartyg ska 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) olycksutredningsdirektivet stämmer bara delvis överens med gällande svensk rätt. Utformningen av artikel 2.1 a) olycksutredningsdirektivet får för svensk del förstås 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. Denna situation tas upp i 4 § andra stycket LUO som nyss beskrevs. I lagtexten hänvisas alltså till att undersökningsskyldigheten gäller såvida inte annat följer av en internationell överenskommelse som biträtts av Sverige. Ett sådant undantag finns inte i olycksutredningsdirektivet och bör därför inte heller finnas i LUO.

Av artikel 2.1 b) i olycksutredningsdirektivet följer att det är tillämpligt på sjöolyckor och tillbud till sjöss som inträffar inom medlemsstaternas territorialhav och inre vatten enligt definitionen av dessa begrepp i UNCLOS. Ett annat sätt att uttrycka denna koppling mellan olyckan och medlemsstaten är att staten utgör en kuststat, vilket också är ett begrepp som förekommer i UNCLOS. I sammanhanget kan även jämföras med kapitel 2 i IMO-koden. Av punkt 20 i nämnda kapitel följer att en stat med väsentligt intresse [i en olycka] är bl.a. den kuststat som är berörd av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss. Med kuststat menas enligt kapitel 2.3 IMO-koden en stat inom vars territorium – inklusive dess territorialhav – en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss har inträffat. Begreppet territorialhav definieras i kapitel 2.21 IMO-koden genom en hänvisning till UNCLOS.

I 4 § första stycket LUO finns en regel som anger att undersökning enligt lagen ska göras ”i fråga om olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige”. Såvitt gäller sjöolyckor får detta anses innefatta det svenska sjöterritoriet enligt lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium och tillhörande förordning (1966:375) om beräkning av Sveriges sjöterritorium. Sveriges sjöterritorium omfattar enligt lagens 1 § inre vatten och territorialhavet. Det begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen.

Den nyss berörda geografiska avgränsningen i 4 § första stycket LUO motsvarar den som finns i olycksutredningsdirektivet och det saknas därför skäl att ändra den. Däremot finns skäl att ta bort den begränsning som för närvarande anges i 4 § första stycket LUO, dvs. att en undersökning av en olycka eller ett tillbud som berör ett utländskt fartyg inom Sveriges sjöterritorium endast får undersökas om det finns särskilda skäl härför. Någon sådan begränsning följer inte av olycksutredningsdirektivet. Härigenom kan alla sjöolyckor i Sverige, oavsett fartygets flagg, undersökas. Emellertid skulle detta i ett särskilt avseende leda för långt. Sjöolyckor och tillbud till sjöss som berör utländska statsfartyg bör inte omfattas av skyldigheten att genomföra en olycksundersökning. Regeringen föreslår att 4 § första stycket LUO ändras i enlighet med det nu sagda. I sammanhanget kan framhållas att olycksutredningsdirektivet inte är tillämpligt på statsfartyg, jfr nästa underrubrik angående artikel 2.2 a).

Den grund för att genomföra en undersökning som följer av artikel 2.1 c) olycksutredningsdirektivet, dvs. att det finns ett annat väsentligt intresse för medlemsstaterna, finns det inte någon motsvarighet till i den svenska regleringen. Denna grund för utredningsskyldighet bör därför tillföras den svenska regleringen i 4 § LUO.

Begreppet ”annat väsentligt intresse” är inte uttryckligen definierat i olycksutredningsdirektivet. I direktivets artikel 3.2 anges dock att vissa begrepp som ska förstås i enlighet med IMO-koden, bl.a. anges stat med väsentligt intresse. Med utgångspunkt i vad som anges i IMO-kodens kapitel 2.20 angående ”substantially interested state” bör en definition av väsentligt berörd stat införas i en ny paragraf, 4 b § LUO. Förutom de fall som behandlas ovan, dvs. när medlemsstaten är flaggstat och kuststat enligt artiklarna 2.1 a) och b), så ska alltså en undersökning göras i de övriga fall det föreligger ett väsentligt intresse för Sverige.

Undantag

I artikel 2.2 olycksutredningsdirektivet finns bestämmelser som anger situationer då direktivet inte är tillämpligt. Motsvarande avsnitt i IMO-koden är kapitel 6.2 och 7.1. Vid en närmare jämförelse mellan artiklarna 2.2 a)–e) i olycksutredningsdirektivet och 2 § första stycket 2 och 4 § LUO kan följande konstateras.

I artikel 2.2 a) anges att olycksutredningsdirektivet inte är tillämpligt på sådana sjöolyckor och tillbud till sjöss som bara berör örlogsfartyg, trupptransportfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en medlemsstat och som uteslutande utnyttjas för statliga och icke-kommersiella ändamål. I nuvarande lydelse av 2 § första stycket 2 LUO anges vid vilka situationer en olycka ska undersökas, t.ex. en olycka som medfört att flera människor blivit allvarligt skadade. Eftersom det i LUO endast anges vilka olyckor som ska undersökas är därmed motsatsvis de situationer och fartyg som inte räknas upp undantagna från kraven på att en undersökning ska genomföras. När det gäller utländska fartyg, dvs. även utländska statsfartyg, ska dock en undersökning göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom svenskt sjöterritorium.

I förarbetena till LUO (prop. 1989/90:104, s. 35) framhålls att reglerna i 2 § första stycket 2 LUO omfattar händelser som berör statsfartyg. Statsfartyg beskrivs därefter som fartyg som används endast för statsändamål och inte för affärsdrift, t.ex. örlogsfartyg, isbrytare och statliga forskningsfartyg. Olycksutredningsdirektivet är alltså inte tillämpligt på statsfartyg medan LUO är det.

Enligt regeringens mening är olycksutredningsdirektivet att anse som minimidirektiv och det är möjligt för en medlemsstat att gå utöver direktivet i sin egen lagstiftning. I detta sammanhang kan 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. Det finns därför inte skäl att begränsa den svenska lagstiftningen till att inte omfatta undersökning av statsfartyg. Till följd av den under föregående underrubrik berörda begränsningen vad gäller utländska statsfartyg kommer tillämpningen på statsfartyg dock bara att gälla svenska statsfartyg, jfr den föreslagna lydelsen av 4 § första stycket LUO.

I olycksutredningsdirektivets artikel 2.2 b) anges att direktivet inte ska tillämpas på sådana olyckor och tillbud till sjöss som bara berör fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion samt nöjes- och fritidsbåtar som inte används i handelssyfte, om de inte har eller kommer att ha en besättning och medför fler än tolv passagerare i kommersiellt syfte. De svenska reglerna innehåller inte dessa begränsningar avseende handelsfartygen utan anger att undersökning ska ske av alla handelsfartyg oavsett antalet passagerare. Alltså omfattas även de fartyg som räknas som handelsfartyg därför att de används kommersiellt men som medför färre än tolv passagerare av undersökningsskyldigheten i 2 § LUO. Det saknas skäl för att göra den inskränkning som är möjlig enligt olycksutredningsdirektivet eftersom direktivet är att betrakta som ett minimidirektiv.

I olycksutredningsdirektivets artikel 2.2 c) anges att direktivet inte ska tillämpas på sådana olyckor och tillbud till sjöss som bara berör fartyg som är avsedda för och trafikerar inre vattenvägar. Av 1–2 §§ lagen om Sveriges sjöterritorium framgår att Sveriges sjöterritorium omfattar s.k. inre vatten och territorialhavet. Det begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen. Till inre vatten räknas insjöar, vattendrag och kanaler samt vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär och intill räta linjer som regeringen bestämmer. Den nu aktuella begränsningen saknas i den svenska regleringen och enligt regeringens mening saknas det skäl att införa den.

I artikel 2.2 d) olycksutredningsdirektivet anges att direktivet inte ska tillämpas på sådana olyckor och tillbud till sjöss som bara berör fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter. Den nu aktuella begränsningen saknas i den svenska regleringen och enligt regeringens mening saknas det skäl att införa den.

I artikel 2.2 e) olycksutredningsdirektivet anges att direktivet inte ska tillämpas på sådana olyckor och tillbud till sjöss som bara berör fasta oljeborrplattformar till sjöss. I 2 § första stycket 4 LUO finns bestämmel-

ser om andra allvarliga olyckor än olyckor avseende luftfart, sjöfart, järnväg och vägtrafik. I bestämmelsen anges att sådana andra allvarliga olyckor ska undersökas om de har medfört att flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller 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. Olycksutredningsdirektivets begränsning saknas i den svenska regleringen och enligt regeringens mening saknas det skäl att införa den. Prop. 2010/11:116

Regeringens förslag: Genom nya paragrafer i LUO ska sjöolyckor och tillbud till sjöss samt olika beteckningar med avseende på deras allvarlighetsgrad definieras.

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

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

1) *Mycket allvarlig sjöolycka:* en olycka som innebär att fartyget har försvunnit, att en eller flera människor har avlidit eller att allvarlig skada har uppkommit på miljön,

2) *Allvarlig sjöolycka:* en olycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov som innebär att

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

– skada har uppkommit i miljön, eller

– fartyget råkat ut för ett haveri som medfört bogsering eller assistans från land.

3) *Annan sjöolycka:* en sjöolycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs härmed eller en allvarlig sjöolycka.

4) *Tillbud till sjöss:* en händelse eller en serie av händelser som inte utgör en sjöolycka, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.

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

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

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella skillnader finns dock, t.ex. har regeringen valt att ta in regleringen i flera paragrafer.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Bakgrunden till regeringens förslag: I artikel 3 olycksutredningsdirektivet återfinns definitioner för direktivets vidkommande. I artikel 3.1 anges att i direktivet 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 torde avses den nya antagna IMO-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. I 8 § andra stycket FUIO finns den äldre av de båda IMO-koderna omnämnda. Detta kan justeras genom en ändring av FUIO. Prop. 2010/11:116

Artikel 3.2

I artikel 3.2 anges vissa begrepp som ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden. Begreppen är sjöolycka, mycket allvarlig olycka, tillbud till sjöss, säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss, stat med ansvar för utredningen och stat med väsentligt intresse. Innehållet i korresponderande definitioner från IMO-koden redovisas nedan.

a) sjöolycka

IMO-koden, kapitel 2.9: En sjöolycka är en händelse, eller en serie händelser, som leder till något av följande och som har skett i direkt samband med driften av ett fartyg:

1. Dödsfall eller allvarlig personskada.
2. Besättningsmedlem som fallit överbord.
3. Förlust, förmodad förlust eller övergivande av fartyg.
4. Materiella skador på fartyget.
5. Strandat eller funktionsodugligt fartyg, eller kollision.
6. Materiell skada på ett fartygs externa havsinfrastruktur som skulle kunna utgöra en allvarlig säkerhetsrisk för fartyget, ett annat fartyg eller en individ.
7. Allvarlig skada på miljön, eller potentiellt allvarlig skada på miljön, till följd av skada på ett eller flera fartyg.

En sjöolycka omfattar emellertid inte en överlagd handling eller underlåtenhet att handla som begåtts med avsikten att påverka ett fartygs, en individs eller miljöns säkerhet negativt.

IMO-koden, kapitel 2.16, definierar en materiell skada enligt följande: En materiell skada i samband med en sjöolycka innebär

1. en skada/skador som
 - 1.1 på ett betydande sätt påverkar den strukturella integriteten, kapaciteten eller driftsegenskaperna hos en havsinfrastruktur eller ett fartyg, och
 - 1.2 kräver en omfattande reparation eller utbyte av en viktig komponent/viktiga komponenter, eller
2. förstör havsinfrastrukturen eller fartyget.

b) mycket allvarlig olycka

IMO-koden, kapitel 2.22: En *mycket allvarlig sjöolycka* innebär en sjöolycka som leder till total förlust av fartyget, till ett dödsfall eller till allvarlig skada på miljön.

c) tillbud till sjöss

IMO-koden, kapitel 2.10: Ett *tillbud till sjöss* är en händelse, eller en serie händelser, som inte är en sjöolycka, som inträffar i direkt samband med driften av ett fartyg och som, om den inte åtgärdas, utgör en säkerhetsrisk för fartyget, personerna ombord eller någon annan person, eller miljön.

Ett tillbud till sjöss omfattar emellertid inte en överlagd handling eller underlåtenhet att handla som begåtts med avsikten att påverka ett fartygs, en individs eller miljöns säkerhet negativt.

d) säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss

IMO-koden, kapitel 2.11: En *sjösäkerhetsutredning* är en utredning eller undersökning (beroende på hur den enskilda staten hänvisar till den) av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, som genomförs i syfte att förebygga sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden. Utredningen omfattar insamling och analys av bevis, fastställande av utlösande faktorer och tillhandahållande av säkerhetsrekommendationer när så krävs.

e) stat med ansvar för utredningen

IMO-koden, kapitel 2.14: En *stat/stater som genomför en sjösäkerhetsutredning* är flaggstaten eller, i relevanta fall, den stat eller de stater som tar ansvar för genomförandet av sjösäkerhetsutredningen enligt ömsesidig överenskommelse i enlighet med denna kod.

f) stat med väsentligt intresse

IMO-koden, kapitel 2.20: En *stat med väsentligt intresse* är en stat

1. som är flaggstat för ett fartyg som är inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller
2. som är den kuststat som är inblandad i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller
3. vars miljö har lidit allvarlig skada av en sjöolycka (inklusive miljön i dess vatten och territorier inom ramen för internationell lagstiftning), eller
4. där följderna av en sjöolycka eller ett tillbud till havs har orsakat, eller inneburit en risk för, allvarlig skada, på staten eller på konstgjorda öar, anläggningar eller konstruktioner som den har rätt att utöva jurisdiktion över, eller
5. där statens medborgare har omkommit eller ådragit sig allvarliga skador till följd av en sjöolycka, eller
6. som har tillgång till viktig information som den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen anser vara användbar för utredningen, eller
7. som av någon annan anledning skapar ett intresse som den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen anser vara av betydelse.

En *kuststat* är en stat på vars territorium, inklusive dess territorialhav, en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss sker.

Artikel 3.3 – allvarlig olycka

Enligt artikel 3.3 i olycksutredningsdirektivet 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. Av cirkulär MSC-MEPC.3/Circ.3 följer på engelska:

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.

Sammanfattningsvis gäller alltså följande enligt artikeln. En allvarlig olycka är en olycka som inte kvalificerar som en mycket allvarlig olycka och som uppkommit till följd av t.ex. en brand eller explosion. Olyckan ska ha resulterat i t.ex. att maskinerna slagits ut, förorening eller haveri som medfört assistans från land eller bogsering. En mycket allvarlig sjöolycka kan t.ex. involvera dödsfall eller allvarlig förorening. Allvarlig förorening är en förorening som bedöms ha orsakat en betydande skadlig effekt eller som skulle ha gjort det om den inte åtgärdats.

Artikel 3.4

Enligt artikel 3.4 olycksutredningsdirektivet avses i direktivet 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 (International Labour Organization) styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.

Enligt artikel 3.5 olycksutredningsdirektivet avses i direktivet med ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg fartyg i enlighet med definitionerna i artikel 2 i direktiv 1999/35/EG.

Artikel 3.6

Enligt artikel 3.6 olycksutredningsdirektivet avses i direktivet med färdskrivare (VDR) utrustning i enlighet med definitionen i IMO-församlingens resolution A.861(20) och IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78). I artikel 4.1 i A.861(20) definieras VDR på engelska som ” . . . 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.” Sammanfattningsvis är det alltså fråga om ett system för färdskrivning inklusive delar som behövs i sammankopplande syfte för att behandla informationen och kraftkälla.

Artikel 3.7

Enligt artikel 3.6 olycksutredningsdirektivet avses i direktivet med säkerhetsrekommendation, inbegripet förslag om registrering och kontroll

- 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.

Skälen för regeringens förslag

I olycksutredningsdirektivet används definitionerna i artikel 3 angående olika slags sjöolyckor till att lägga fast den närmare omfattningen av medlemsstaternas undersökningsskyldighet, jfr direktivets artikel 5. Det är olyckornas allvarlighetsgrad som är styrande för indelningen och som i förlängningen styr den närmare omfattningen av skyldigheten att utreda.

I den svenska regleringen är begreppet sjöolycka snävare i sin utformning än olycksutredningsdirektivets definition som den fylls ut av kapitel 2.9 i IMO-koden, jfr 2 § första stycket 2 LUO. Liksom i olycksutredningsdirektivet används dock definitionen för att närmare beskriva när en olycka ska utredas och inte. I lagrummet anges nämligen att olyckor ska undersökas enligt lagen om de är av sådan allvarlig art som anges närmare för olika slags olyckor. När det gäller sjöolyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg gäller att de ska undersökas om de 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 olycksutredningsdirektivet som det fylls ut av kapitel 2.9 IMO-koden. Till att börja med gäller enligt LUO ett krav på att flera människor ska ha avlidit eller ha blivit allvarligt skadade för att olyckan ska undersökas, vilket enligt förarbetena till lagen som regel innebär minst fem personer (se prop. 1989/90:104 s. 35). För olycksutredningsdirektivets del är det tillräckligt med en person. I LUO finns inte några specifika definitioner av begreppen mycket allvarlig sjöolycka, allvarlig sjöolycka respektive annan sjöolycka. Dessutom tillkommer i olycksutredningsdirektivet ett förtydligande av begreppet tillbud till sjöss som skiljer sig från det svenska tillbud till olycka i 2 § andra stycket LUO.

Det behöver därför göras tillägg och justeringar i LUO, som i förekommande fall bör ansluta till utformningen av relevanta kapitel i IMO-koden. Det kan i sammanhanget framhållas att det i kapitel 6 i IMO-koden uppställs ett krav på att mycket allvarliga sjöolyckor ska utredas (requirement to investigate) medan det i kapitel 17 sägs att andra olyckor än mycket allvarliga ska utredas om det anses vara troligt att en sådan utredning skulle ge information som kan användas för att förhindra sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden.

Regeringen finner i likhet med utredningen att de nya och justerade definitionerna bör placeras i nya paragrafer. Regeringen anser dock att de regler utredningen förslagit att ta in i en ny paragraf bör tas in i flera nya paragrafer.

Till skillnad från utredningen finner regeringen att den nu aktuella och för alla allvarlighetsgrader av sjöolyckor gemensamma delen av definitionen ska placeras i en egen paragraf, 2 b §, snarare än i 2 §. Med detta avses alltså den inledande delen av kapitel 2.9 i IMO-koden, dvs. att med sjöolycka avses en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av fartyget. Detta får anses höra sakligt hemma i definitionen snarare än i 2 § LUO om utredningsskyldighet.

Angående situationen att en eller flera människor har avlidit kan framhållas att enligt kapitel 2.9 i IMO-koden påkallas en undersökning enbart då dödsfallet skett i direkt anslutning till driften av ett fartyg, jfr ”in connection with the operations of a ship”. Denna förutsättning kommer i dag till uttryck i 2 § första stycket 2 LUO genom att det ska vara frågan om olyckor vid användning av ett fartyg. Med detta menas exempelvis att om en person avlidit ombord på ett fartyg av naturliga orsaker, t.ex. genom en sjukdom som skulle ha kunnat drabba den enskilde även i ett annat sammanhang, ska detta inte föranleda en undersökning enligt LUO. Detta eftersom dödsfallet inte har samband med användningen av fartyget. Vidare kan olyckor då passagerare ombord på färjor och liknande fartyg faller överbord inte anses hänga samman med användningen av fartyget om det inte funnits tekniska brister hänförliga till fartyget som orsakat fallet. Till olyckor som inte kan anses höra samman med driften av ett fartyg hör också olyckor med fartyget då det är upptaget på varv, är upplagt eller på annat sätt tagits ur drift. Sådana olyckor kan i stället omfattas av Statens haverikommissions uppdrag att undersöka andra olyckor, jfr 2 § första stycket 4 LUO.

Även reglerna om rapporteringskyldighet i 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009) avseende t.ex. människor som avlidit är knutna till driften av fartyget, se avsnitt 6.2.6. Utredningen har i sitt lagförslag valt att använda ordet drift i stället för användning. Ordet drift får anses ligga närmare det engelska ordet ”operations” och ansluter dessutom till lydelsen i sjölagen varför ordet drift bör användas även i LUO.

Mycket allvarlig sjöolycka

I den nya paragrafen 2 c § ska inledningsvis begreppet mycket allvarlig sjöolycka tas upp. Begreppet ska innebära att fartyget har försvunnit, att en eller flera människor har avlidit, eller att allvarlig skada har uppkommit på miljön. Detta motsvarar olycksutredningsdirektivets bestämmelse i artikel 3.2 b) som den fylls ut av IMO-koden kapitel 2.22. Med mycket allvarlig olycka ska också enligt kapitel 2.22 IMO-koden avses allvarlig skada på miljön.

Olycka som likställs med mycket allvarlig sjöolycka

I artikel 5.1 olycksutredningsdirektivet anges att en säkerhetsutredning ska göras efter mycket allvarliga sjöolyckor om vissa särskilt angivna förutsättningar är uppfyllda. I den nu gällande svenska bestämmelsen som reglerar när en undersökning ska ske, 2 § första stycket 2 LUO, anges dock situationer som går utöver definitionen av en mycket allvarlig olycka. Som tidigare anmärkts får olycksutredningsdirektivet förstås som ett minimidirektiv. Det finns inga skäl att begränsa den nuvarande svenska ordningen när den påkallar undersökningar i ett större antal situationer än olycksutredningsdirektivet. De situationer som i nuläget omfattas av 2 § första stycket 2 LUO och som inte omfattas av olycksutredningsdirektivets definition av mycket allvarlig sjöolycka bör därför likställas med en sådan olycka.

I den föreslagna nya paragrafen, 2 c §, bör därför införas ett särskilt stycke som anger att vissa slags olyckor ska likställas med mycket allvarlig sjöolycka. Det är alltså frågan om situationer som omfattas av dagens lydelse av 2 § första stycket 2 LUO men som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka enligt olycksutredningsdirektivets definition. En praktisk betydelse av denna distinktion framgår av artikel 5.2 olycksutredningsdirektivet. Av denna artikel följer att olyckor som inte är mycket allvarliga utan bara allvarliga ska föregås av en preliminär bedömning i syfte att avgöra huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras. Mycket allvarliga olyckor ska undersökas utan att föregås av en sådan preliminär bedömning.

De händelser som ska likställas med en mycket allvarlig sjöolycka ska vara 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. Med skador på egendom som inte transporterats med fartyget avses att materiella skador har uppstått, t.ex. på installationer i farleder, hamnar eller andra vattenområden, såsom fyrar, pirar, vindkraftverk, broar, slussar, kajer med lasthanteringsutrustning och liknande.

Vid den närmare tolkningen av vad som ska avses med en materiell skada kan vad som framgår av artikel 3.2 a) olycksutredningsdirektivet som den fylls ut av kapitel 2.16 i IMO-koden tjäna till vägledning. I IMO-koden definieras materiell skada i samband med en sjöolycka som en skada som på ett betydande sätt påverkar den strukturella integriteten, kapaciteten eller driftsegenskaperna hos en havsinfrastruktur eller ett fartyg, och kräver en omfattande reparation eller utbyte av en viktig komponent. Vidare avses skada som förstör havsinfrastrukturen eller fartyget. Det är alltså frågan om förhållanden som allvarligt kan riskera säkerheten på fartyget, ett annat fartyg eller en person. Är en sådan materiell skada dessutom omfattande bör händelsen som föranlett skadan likställas med en mycket allvarlig sjöolycka. För att utgöra en omfattande materiell skada när det gäller själva fartyget bör fartyget inte anses vara sjövärdigt, jfr 2 kap. 1 § FSL, och dessutom i ett sämre skick än vad som avses med begreppet allvarlig sjöolycka, se nästa underrubrik.

Bestämmelsen i 2 § första stycket 2 LUO ska alltså även fortsättningsvis ge uttryck för omfattningen av undersökningskyldigheten. Det hade därför kunnat övervägas att där och i den nu föreslagna 2 c § slå samman de båda begreppen mycket allvarlig sjöolycka och olycka som likställs härmed och då låta mycket allvarlig sjöolycka omfatta summan av dessa båda begrepp. Genom att använda två begrepp markeras dock att en mycket allvarlig sjöolycka innebär ett direkt genomförande av olycksutredningsdirektivets och IMO-kodens krav. Återstoden speglar den mängd olyckor där undersökningskyldighet redan föreligger enligt LUO men inte enligt olycksutredningsdirektivet och IMO-koden.

Allvarlig sjöolycka

Utredningen föreslår även en definition av allvarlig sjöolycka. Med detta ska avses 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, 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 som den fylls ut av cirkulär MSC-MEPC.3/Circ.3 från IMO:s sjösäkerhetskommitté och kommittén för skydd av den marina miljön av den 18 december 2008. Den första av de tre alternativa förut-sättningarna bör formuleras som att fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav. Härigenom menas det som anförs i cirkuläret om att fartyget inte är i sådant skick som huvudsakligen motsvarar det som anges i tillämpliga konventioner. I cirkuläret anges som exempel på sådana situationer att huvudmotorer satts ur funktion, att det föreligger omfattande skador på utrymmen i fartyget och att det

uppstått ett hål i skrovet under vattenytan. Allt innebärande att det inte är lämpligt att fortsätta med fartyget.

Utöver nu berörda situationer som berör fartygets skick bör även, liksom i cirkuläret, fallen att skada uppkommit på miljön och att fartyget råkat ut för ett haveri som medfört bogsering eller assistans från land tas upp i lagtexten. Regeringen konstaterar att den engelska texten innehåller det tämligen öppna uttrycket ”breakdown”. Utredningen har i sitt förslag översatt detta till ”maskinhaveri”. Mot bakgrund av att det finns andra haverier som kan leda till manöveroduglighet och bogserbehov, t.ex. roderhaveri och masthanaveri, finner regeringen att ordet haveri i lagtexten inte bör förses med någon särskilt begränsning utan stå för sig själv.

Utöver de tre nu berörda fallen bör även situationen att en eller flera människor har försvunnit från fartyget anses vara en allvarlig sjöolycka. Denna situation omfattas inte av definitionen enligt olycksutredningsdirektivet som den fylls ut av ovan nämnt cirkulär, utan den omfattas i stället av den allmänna definitionen av sjöolycka enligt artikel 3.2 a) i olycksutredningsdirektivet, jfr. rubriken nedan. En sådan händelse får anses vara av sådan allvarlighetsgrad att den ska ses som en allvarlig sjöolycka, vilket alltså får konsekvenser för omfattningen av undersökningsskyldigheten. Försvinnandet eller försvinnandena ska även i dessa fall vara knutna till fartygets drift för att föranleda ett krav på undersökning. Eftersom denna grupp av olyckor inte omfattas av olycksutredningsdirektivets definition av allvarlig sjöolycka bör den placeras i ett särskilt stycke i den nya 2 c §.

Annan sjöolycka

Det behövs utöver vad som ovan tagits upp även en definition av begreppet annan sjöolycka. Med detta ska avses en sjöolycka som varken utgör en mycket allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs härmed eller en allvarlig sjöolycka. Definitionen av annan sjöolycka ska innefatta andra mindre allvarliga sjöolyckor.

I olycksutredningsdirektivets allmänna definition av sjöolycka i artikel 3.2 a), som den fylls ut av kapitel 2.9 i IMO-koden, räknas en rad situationer upp som allmänt sett utgör en sjöolycka. Övervägande delar av vad som anges i denna definition kan sorteras in i definitionerna av en mycket allvarlig sjöolycka, en olycka som likställs härmed eller en allvarlig sjöolycka. En situation som dock inte omfattas av nämnda definition är att en människa blivit allvarligt skadad. Det behövs en definition även för sådana händelser och de kan alltså omfattas av den nu aktuella definitionen, betecknad som annan sjöolycka.

I definitionen av sjöolycka i kapitel 2.9 IMO-koden anges även uttryckligen situationen att ett fartyg förmodas vara försvunnet (presumed loss of a ship). Denna situation får dock ses som ett fall av att ett fartyg verkligen har försvunnit och således ses som en mycket allvarlig sjöolycka.

För närvarande regleras tillbud till alla olyckor, oavsett om de inträffat till sjöss eller inte, i 2 § andra stycket LUO. Tillbud till sjöss har emellertid en egen definition enligt artikel 3.2. c) olycksutredningsdirektivet som den fylls ut av kapitel 2.10 IMO-koden. I den nya paragrafen, 2 c § LUO, föreslås därför en ändrad definition av begreppet tillbud till sjöss så att den överensstämmer med olycksutredningsdirektivets artikel 3.2 c) som den fylls ut av kapitel 2.10 IMO-koden.

Den nämnda regeln i IMO-koden inleds på i stort sett samma sätt som kapitel 2.9 IMO-koden angående sjöolycka, dvs. en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av ett fartyg. För sjöolyckornas del har denna reglering tagits in i en ny särskild paragraf, nämligen 2 b §. Denna paragraf kan göras gemensam för sjöolyckor och tillbud till sjöss. I övrigt ska händelserna eller serien av händelser ha utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha utsatt fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara. I 2 § andra stycket LUO ska fortsättningsvis bara tas upp tillbud till olyckor som inte avser sjöfart.

Övrigt

Artikel 3 i olycksutredningsdirektivet som den fylls ut av kapitel 2.9 och 2.10 IMO-koden innebär att det inte ska anses vara frågan om en sjöolycka eller tillbud till sjöss om händelsen eller händelserna som förorsakat olyckan eller tillbudet orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, person eller miljön. Det bör därför tas in en ny särskild paragraf LUO, 2 d §, som stadgar just detta.

6.2.4 Säkerhetsutredningens status

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om säkerhetsutredningens status och samarbetsstrukturer kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 4 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om säkerhetsutredningens status. Relevanta referenser till IMO-koden är kapitel 8, 16 och 24.

Enligt artikel 4.1 i olycksutredningsdirektivet ska medlemsstaterna 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 också se till att säkerhetsutredningarna är oberoende av straffrättsliga eller andra parallella utredningar som genomförs för att avgöra ansvar eller skuld, och inte förhindras i onödan, avbryts eller försenas på grund av sådana utredningar. Artikel 4.2 innehåller regler om samarbetsstrukturer mellan medlemsstater.

Olycksundersökningar genomförs för närvarande huvudsakligen av Statens haverikommission som är en självständig statlig myndighet. Utredningen har med anledning av olycksutredningsdirektivet föreslagit att denna roll stärks ytterligare, se avsnitt 6.2.8. Utredningen har härutöver fört fram ett antal regler i LUO och FUI, nämligen 1 och 6–10 §§ LUO samt 8 § FUI, som den anser uppfylla direktivets krav. Utredningen konstaterar dock att en hänvisning i 8 § FUI till den tidigare IMO-koden bör uppdateras till att avse den nu gällande IMO-koden. Regeringen delar utredningens bedömningar.

6.2.5 Utredningsskyldighet

Regeringens förslag: Det ska införas regler som klargör att en säkerhetsutredning enligt LUO *ska* göras vid en mycket allvarlig sjöolycka samt vid en olycka som likställs med en mycket allvarlig sjöolycka.

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

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

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

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Regeringen har dock gjort vissa tillägg och redaktionella justeringar.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 5 i olycksutredningsdirektivet finns regler om utredningsskyldighet. Den relevanta referensen i IMO-koden är kapitel 6. Av olycksutredningsdirektivets artikel 5.1 framgår följande.

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.

Med UNCLOS avses United Nations Convention on the Law of the Sea, på svenska benämnd Förenta Nationernas havsrättskonvention.

Av artikel 5.2 i direktivet framgår att utredningsorganet vid allvarliga olyckor dessutom ska 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 i direktivet. Vid andra sjöolyckor eller tillbud ska utredningsorganet avgöra huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras. I de beslut som nu är aktuella ska utredningsorganet ta hänsyn till hur allvarlig sjöolyckan eller tillbudet är, vad för slag av fartyg och/eller last som berörs och i vilken mån resultatet av säkerhetsutredningen kan bidra till att förhindra framtida olyckor och tillbud.

I den svenska lagstiftningen återfinns regler om undersökningsskyldighet i 2 och 4 §§ LUO. I den förra paragrafen anges när en undersökning ska göras med avseende på olyckans allvarlighetsgrad och den har behandlats i avsnitt 6.2.3. I den senare anges när en olycka ska undersökas med avseende på olyckans anknytning till Sverige. För sjöfartens del gäller följande. En undersökning enligt LUO ska göras i fråga om olyckor och tillbud som har inträffat i Sverige. Om en olycka eller ett tillbud berör ett utländskt fartyg, får en undersökning enligt LUO dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. En undersökning enligt LUO av en olycka eller ett tillbud som berör ett svenskt fartyg ska 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 framgår av avsnitt 6.2.2 så föreslås i denna proposition att den svenska lagstiftningen anpassas till artikel 2.1 i olycksutredningsdirektivet genom att införa bestämmelser i 4 § LUO i fråga om vilka slags anknytningar till Sverige en olycka kan ha för att LUO ska vara tillämplig, t.ex. fartygets flagg eller närheten till den plats där olyckan har inträffat. Härigenom slås alltså LUO:s tillämpningsområde i enlighet med direktivet fast.

I avsnitt 6.2.3 lämnas förslag om att införa ett antal definitioner med avseende på en viss olyckas allvarlighetsgrad, t.ex. att flera människor blivit allvarligt skadade. I den nu aktuella artikel 5 i direktivet läggs dessa två förhållanden samman, dvs. tillämpningsområdet och definitioner av olyckans allvarlighetsgrad, för att reglera den närmare omfattningen av skyldigheten att genomföra undersökningar. Av artikel 5.1 följer således att vid mycket allvarliga sjöolyckor så ska en olycksutredning genomföras om fartyget för medlemsstatens flagg oavsett olycksplatsen. Detsamma gäller om olyckan inträffat i en medlemsstats sjöterritorium oavsett fartygets flagg eller om medlemsstaten har ett väsentligt intresse i olyckan oavsett olyckplats eller olycksdrabbade fartygs flagg.

I artikel 5.2 regleras omfattningen av utredningsskyldigheten vid allvarliga sjöolyckor och andra sjöolyckor. I dessa fall kan utredningsorganet avgöra om en utredning ska göras. När det gäller allvarliga sjöolyckor ska beslutet föregås av en särskild preliminär bedömning och

beslutet att inte genomföra en utredning ska dessutom noteras och anmälas i enlighet med vad som anges i artikel 17.3 och bilaga II till olycksutredningsdirektivet. Sådana anmälningsskyldigheter regleras lämpligen i förordning. I de olycksfall som avses i direktivets artikel 5.2 är alltså olycksutredningsdirektivet i och för sig tillämpligt även om det inte nödvändigtvis behöver föreligga en skyldighet för medlemsstaten att genom sitt utredningsorgan genomföra en utredning.

Den svenska regleringen i 2 § LUO behöver alltså justeras i syfte att klargöra vilka typer av sjöolyckor som enligt LUO som *ska* respektive *får* undersökas. I avsnitt 6.2.3 redogjordes för att det finns sjöolyckor som inte omfattas av olycksutredningsdirektivets regel om att en olycksundersökning ska genomföras men som likväl ska genomföras enligt nu gällande LUO. Denna grupp ska alltså likställas med mycket allvarlig sjöolycka. Dessa olyckor ska i nu aktuellt sammanhang regleras på samma sätt som mycket allvarliga sjöolyckor eftersom de såväl för närvarande som i framtiden ska undersökas även om det inte krävs enligt olycksutredningsdirektivet.

En regel om den preliminära bedömning som ska föregå beslutet om en olycksundersökning ska göras eller inte vid en allvarlig sjöolycka ska också införas, jfr artikel 5.2 första stycket olycksutredningsdirektivet. I anslutning till den regeln bör även en regel som klargör på vilka grunder en sådan bedömning, och en motsvarande bedömning som avser andra sjöolyckor eller tillbud till sjöss, ska göras, jfr artikel 5.2 tredje stycket i direktivet.

Sammanfattningsvis ska alltså den nya regleringen klargöra att en undersökning enligt LUO *ska* göras vid en mycket allvarlig sjöolycka men också vid en olycka som likställs härmed. En undersökning enligt lagen *får* göras dels vid en allvarlig sjöolycka men också vid annan sjöolycka. En preliminär bedömning ska dock föregå inledandet av en undersökning vid en allvarlig sjöolycka, i syfte att utreda om en undersökning ska inledas eller inte. När det gäller annan sjöolycka påkallar inte direktivet att någon motsvarande preliminär anmälningspliktig bedömning görs och det beaktas också i den föreslagna lagtexten. I detta fall ska utredningsorganet helt enkelt avgöra om en undersökning ska genomföras eller inte, låt vara att grunderna för bedömningen är desamma.

Utredningen har i sitt förslag valt att reglera alla slags sjöolyckor, såväl de som ska undersökas som de som får undersökas, i LUO:s 2 § första stycke. Eftersom LUO för de andra transportslagen bara anger olyckor som ska undersökas leder utredningens lagstiftningsteknik till vissa följdändringar även beträffande dessa transportslag. Regeringen konstaterar att 2 § LUO redan är tämligen svåröverskådlig till följd av att alla transportslag tas upp i samma paragraf. Mot den bakgrunden finner regeringen att det blir överskådligare att liksom nu är fallet i första stycket bara ta upp de olyckor som ska undersökas enligt LUO. I paragrafens andra stycke ska liksom nu tillbud till olyckor tas upp, dock ska just sjöfartens tillbud brytas ut och regleras särskilt.

I en ny särskild paragraf, 2 a §, ska nyheterna för undersökningar på sjöfartens område tas upp. Där ska alltså utredningsskyldigheten beträffande allvarlig sjöolycka och annan sjöolycka tas upp. Där ska även

tillbud till sjöss och de förhållanden som enligt artikel 5.2 tredje stycket ska beaktas vid beslut av om undersökning ska inledas eller inte tas upp.

När det särskilt gäller tillbud till sjöss ska en ny bestämmelse införas i 2 a § LUO. Av denna ska följa att en undersökning ska genomföras för det fall tillbudet hade kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs härmed. Bestämmelsen ska vidare innebära att tillbud till sjöss som skulle ha kunnat leda till en allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka, får undersökas. Samtidigt föreslås alltså en följdändring i 2 § LUO nuvarande andra stycke eftersom tillbud avseende sjöfart inte längre ska regleras i detta stycke.

Vid den ovan nämnda preliminära bedömningen angående allvarlig sjöolycka samt vid avgörandet av 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 har utredningen föreslagit en bestämmelse härom. Regeringen anser dock att alla tre faktorerna bör anges i lagtexten och att bestämmelsen ska tas in som ett sista stycke i den nya 2 a § LUO.

Av artikel 5.3 olycksutredningsdirektivet följer att 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. Denna del av artikel 5 i direktivet får redan anses vara genomförd genom 7 § LUO och 8 § andra stycket FOU, dock att hänvisningen i FOU behöver uppdateras.

Enligt artikel 5.4 i olycksutredningsdirektivet ska utredningsorganet när det utför säkerhetsutredningar 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 olycksutredningsdirektivet med beaktande av eventuella relevanta erfarenheter från säkerhetsutredningar. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar i direktivet, 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 anges i artikel 2 den Europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) uppgifter. Av punkten e) framgår bl.a. att den ska underlätta samarbetet och utarbetandet 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. Metoden har utvecklats av en grupp av nationella experter (CTG-CMAI) med hjälp av EMSA och i samarbete med Europeiska kommissionen. Metoden kommer att antas genom en kommissionsförordning. Arbetet med denna

”common accident investigation methodology” pågår alltjämt och någon förordning har alltså ännu inte beslutats. Prop. 2010/11:116

Utredningen har föreslagit att det införs en bestämmelse i 7 § LUO där det anges att undersökningar av sjöolyckor enligt LUO ska följa 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. Lagtekniskt har förslaget utformats som en hänvisning till den kommissionsförordning som ännu inte beslutats. I syfte att undvika behov av följdändringar finner regeringen att den gemensamma metoden bör anges utan namn på förordningen.

Av artikel 5.5 i olycksutredningsdirektivet följer att 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 att statens haverikommission ska slutföra undersökningen snarast möjligt och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet. Mot denna bakgrund finns skäl att införa en reglering om tidpunkten för inledandet och avslutandet av säkerhetsutredningen men det görs, liksom utredningen förslagit, lämpligen i förordning.

6.2.6 Underrättelseskyldighet

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i stort med regeringens, dock har befälhavare på utländskt fiskefartyg tillagts.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* menar att det behövs en lagreglerad möjlighet att underlåta en åtalsanmälan till följd av uppgift som rapporterats in till styrelsen med anledning av 6 kap. 14 § sjölagen. Detta för att inte riskera att anmälningsfrekvensen minskar på grund av rädsla för repressalier. Styrelsen har också pekat på att 20 § andra stycket FOU ger möjlighet att meddela föreskrifter även om annan rapporteringskyldighet än det som tas upp i 6 kap. 14 § sjölagen och menat att även denna bestämmelse bör justeras på samma sätt som regeln i sjölagen.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 6 i olycksutredningsdirektivet följer att varje medlemsstat inom ramen för sitt rättssystem ska 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 6 kap. 14 § sjölagen finns svenska bestämmelser om underrättelseskyldighet. 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 20, 21 och 25 §§ FOU finns ytterligare regler om rapporteringsskyldigheter. Enligt 20 § ska sådan rapportering som avses i 6 kap. 14 § första eller andra stycket sjölagen genast göras till tillsynsmyndigheten. En befälhavare på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg ska 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.

I 21 § FOU finns regler om polismyndighets skyldighet att rapportera om olyckor till bl.a. Statens haverikommission. I 25 § finns regler om tillsynsmyndigheters skyldighet att rapportera olyckor till Statens haverikommission. Bemyndiganden att meddela föreskrifter om rapporteringsskyldighet finns i 7 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och 7 kap. 2 § 5 FSL. Härutöver finns föreskrifter om rapportering och anmälningskyldighet i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1991:5) om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring (med ändringsföreskrifter i bl.a. SJÖFS 2008:33).

Uttrycket ”berörda parter” i artikel 6 i olycksutredningsdirektivet får anses innebära 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 tagits upp ovan ska alla sjöolyckor och tillbud till sjöss inom Sveriges sjöterritorium, oavsett flagg, kunna utredas (jfr avsnitt 6.2.2 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 behöver ett tillägg göras i denna paragraf så att regeln även omfattar en rapporteringsplikt för befälhavare på ett utländskt handelsfartyg på svenskt territorium. Regeringen finner också att befälhavare på utländskt fiskefartyg bör omfattas, däremot inte befälhavare på utländskt statsfartyg, jfr avsnitt 6.2.2. I övrigt får de svenska reglerna i sjölagen och FOU anses uppfylla olycksutredningsdirektivets krav på underrättelseskyldighet.

När det gäller *Transportstyrelsens* synpunkt om åtalsanmälan konstaterar regeringen att utredningen inte har lämnat något sådant förslag.

Någon dylik möjlighet finns inte i anslutning till dagens lydelse av 6 kap. 14 § sjölagen. Oavsett om det finns sakliga skäl för en reglering av det slag Transportstyrelsen efterlyser eller inte menar regeringen att frågan får tas upp i ett annat sammanhang än i denna proposition. När det gäller Transportstyrelsens synpunkt angående 20 § andra stycket FOU så konstaterar regeringen att den kan beaktas inom ramen för de förordningsändringar som kommer att ske i samband med de lagändringar som avses i denna proposition. Detta för att låta den utvidgning av befälhavarkretsen i 6 kap. 14 § sjölagen som föreslås här också gälla för de tillbud till sjöss som tas upp i 20 § andra stycket FOU.

6.2.7 Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 7 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar, bl.a. situationen att två eller flera medlemsstater är inblandande. Relevanta referenser i IMO-koden är kapitel 6.2, 7, 9, 10 och 23.4. I svensk rätt finns regler som omfattar innehållet i denna artikel i 7 § andra stycket och 4 a § andra stycket LUO samt i 8 § förordningen FOU. I den sistnämnda paragrafen regleras samarbete mellan Statens haverikommission och utländska myndigheter. Paragrafen innebär att om en olycka eller ett tillbud som berör ett fartyg ska undersökas enligt LUO så ska Statens haverikommission i fråga om samarbete med utländska myndigheter beakta den av Internationella sjöfartsorganisationen den 27 november 1997 antagna resolutionen A.849(20) om det inte strider mot lag eller är olämpligt på annat sätt.

Det finns också bestämmelser om vilken myndighet som ska göra undersökningen i 5 § LUO där det anges att undersökning enligt lagen ska göras av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att myndigheten får överlåta åt någon annan att göra undersökningen. Av 1 och 2 §§ FOU följer att det är Statens haverikommission som ska göra undersökningar av olyckor enligt LUO, såvida inte kommissionen överlåter åt någon annan att göra undersökningen.

Utredningen har konstaterat 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 regleringen på området kan enligt utredningens bedömning i nuläget inte anses tillräcklig detaljerad för att anses motsvara bestämmelserna i olycksutredningsdirektivet respektive IMO-koden. Regeringen konsta-

terar att sådana regleringar under alla förhållanden inte behöver tas in i lag utan kan tas in i förordning.

Utredningen har i sitt betänkande även tagit upp att det föreligger vissa skillnader mellan olycksutredningsdirektivet och IMO-koden, t.ex. i frågan om olika länder kan eller bör bedriva parallella säkerhetsutredningar. De av utredningen berörda skillnaderna får dock inga återverkningar på lagstiftningen utan kan hanteras i förordning.

Av artikel 7.1 andra stycket olycksutredningsdirektivet följer att varje sjöolycka eller tillbud till sjöss ska vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat eller en medlemsstat som ansvarar för utredningen med deltagande av andra medlemsstater som har ett väsentligt intresse. Inom ramen för en överenskommelse om vilken stat som ska ansvara för utredningen ska andra stater med väsentligt intresse ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som den medlemsstat som leder säkerhetsutredningen. Med uttrycket ”andra stater” får här anses menas andra medlemsstater i den Europeiska unionen.

En bestämmelse som tydliggör att en annan medlemsstat i den Europeiska unionen, med väsentligt intresse, ska ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som Statens haverikommission, samt ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad kan tas in i förordning. Regeringen konstaterar att en sådan reglering inte kräver att utländska undersökningsorgan självständigt ska kunna använda de befogenheter som tillkommer Statens haverikommission enligt LUO och FOU, t.ex. att begära hjälp av polisen enligt 9 § LUO. Statens haverikommission kommer ju i de aktuella situationerna att ansvara för undersökningen och kan därför själv utöva de befogenheter som tillkommer den i den mån detta kan påkallas av samarbetet.

6.2.8 Utredningsorgan

Regeringens bedömning: Kravet på att säkerhetsundersökningar genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar och andra krav enligt artikel 8.1–8.3 och 8.5–8.6 i olycksutredningsdirektivet kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svea hovrätt* och *Sjöfartsverket* har tillstyrkt att Statens haverikommission görs till enda utredningsorgan i fråga om sjöolyckor och tillbud till sjöss. *Försvarsmakten* har angående frågan om förbud att överlåta undersökningar till andra svenska myndigheter menat att det inte bör gälla fall där ett svenskt örlogsfartyg varit involverat. I sådana fall bör Försvarsmakten genomföra undersökningen varvid de föreslagna sekretessreglerna ska gälla även en sådan undersökning. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* menar att det finns nackdelar med att Transportstyrelsen inte längre skulle få möjlighet att utföra olycksutredningar bl.a. mot bakgrund av behovet av att utvinna egen kunskap inom sitt sakområde. *Sveriges Redareförening* har menat att Transportstyrelsens utredningsenhet är snabbare och mer kostnads-effektiv än Statens haverikommission i den utredande verksamheten. Föreningen menar att Statens haverikommission har för långa handlägg-

Skälen för regeringens bedömning

Olycksutredningsdirektivet, IMO-koden och gällande rätt

Av olycksutredningsdirektivets artikel 8.1–8.3 och 8.5–8.6 framgår bl.a. följande. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsutredningar genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar som förfogar över nödvändiga befogenheter med hjälp av sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss. För att kunna genomföra säkerhetsutredningen på ett opartiskt sätt ska utredningsorganet i fråga om organisation, sin rättsliga struktur och i sitt beslutsfattande vara oberoende av varje part vars intressen kan stå i konflikt med uppgiften. Utredningsorganet ska se till att de enskilda utredarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet om de ämnesområden som ingår i deras normala utredningsuppgifter. Utredningsorganet ska dessutom sörja för att lämplig expertis är lätt tillgänglig vid behov. 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. 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. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt direktivet med utredningar av andra händelser än sjöolyckor på villkor att sådana utredningar inte äventyrar dess oberoende ställning. Korresponderande delar av IMO-koden finns i kapitel 4, 8, 11, 15 och 16.

Av 5 § LUO framgår att undersökning enligt lagen ska göras av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att myndigheten får överlåta åt någon annan att göra undersökningen. I 1 § FUI har regeringen bestämt att undersökningar av olyckor eller olyckstillbud enligt 2 § LUO ska göras av Statens haverikommission, som är en oberoende och självständig statlig myndighet.

Enligt 2 § FUI får Statens haverikommission, om inte annat är särskilt föreskrivet, överlåta åt någon annan att göra en undersökning. Överlåtelserna 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 kommissionen. Av 3 § FUI följer att olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 § LUO ändå ska undersökas enligt lagen, om det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökningen görs. I den paragrafen anges också vilken myndighet som i så fall ska göra undersökningen.

I olycksutredningsdirektivets inledande skäl 13 uttalas 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.

Överväganden

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 är helt oberoende. Utredningen har funnit att vid en strikt tolkning av artikel 5 och 8 framgår inte, med undantag för utredning av mycket allvarliga olyckor, något direkt hinder mot att utredningar även ska kunna utföras av annan än ett oberoende utredningsorgan.

Statskontoret har i en rapport (Statens haverikommissionens verksamhet – inriktning, omfattning, finansiering, 2009:22 s. 89) anført att det alltid har ett värde att en olycka undersöks av ett oberoende organ men att det vore praktiskt ohållbart att det oberoende organet skulle utreda varenda olycka som inträffar. Vid sidan att detta kan det också 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. Det kan t.ex. uppkomma situationer där ett antal olyckor som det finns intresse av att undersöka inträffar samtidigt och det därför kan uppkomma svårigheter med att hålla de tidsramar som ställs upp i artikel 5.5 i olycksutredningsdirektivet och 13 § FOU. Statskontoret har i sin rapport 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.

Regeringen konstaterar att det finns starka skäl för att det ska finnas ett oberoende organ som ska göra sådana undersökningar som påkallas bl.a. av olycksutredningsdirektivet. Skälen härför är främst att ett fristående organ ökar undersökningens trovärdighet och minskar risken för intressekonflikter och jäv. I sammanhanget kan anmärkas att Statens haverikommission givits rollen som ensamt oberoende undersökande organ inom området spårbunden trafik, jfr 2 a § FOU. Denna fråga bör dock för sjöfartens del, liksom för spårbunden trafik, inte regleras i lag utan i förordning.

När det gäller *Sveriges redareförenings* synpunkt konstaterar regeringen att Statens haverikommission utför olycksundersökningar i de mera allvarliga fallen som typiskt sett därför torde ta längre tid att utföra, jfr 3 § i nu gällande lydelse av FOU, och att utredningen anført goda skäl

för att en oberoende myndighet utför undersökningarna. När det gäller *Försvarsmaktens* synpunkt kan konstateras att det bara är de undersökningar som inte är av så allvarligt art som anges i 2 § LUO som kan omfattas av dess egen utredande verksamhet enligt 3 § FOU. Genom detta förslag ändras visserligen 2 § på sätt som beskrivs i avsnitt 6.2.2 och 6.2.3 men det kan noteras att utredningen beträffande 3 § i FOU valt att behålla *Försvarsmaktens* roll när det gäller olyckor och tillbud som inte omfattas av 2 § LUO. *Försvarsmaktens* synpunkt torde emellertid i första hand vara rest på grund av sekretesshänsyn som behandlas i avsnitt 7.4.3.

6.2.9 Undersökningens genomförande

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

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

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Regeringen föreslår att 9 § första stycket formuleras om i förtydligande syfte. Utredningen hade i motsats till regeringen föreslagit att ett nytt fjärde stycke i 9 § LUO av innebörd att när det är fråga om sjöolycka eller tillbud till sjöss får den myndighet som gör undersökningen, utöver vad som anges i första–tredje styckena, även ta del av och granska sådant som anges i artikel 8.4 d)–f).

Remissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen* har framfört att det direkt efter en olycka kan vara svårt att avgöra om en brottslig gärning har begåtts varför *Statens haverikommission* initialt bör samverka med polisen. *Statens haverikommission* har ifrågasatt om utredningens förslag till 9 § LUO har den sekretessbrytande kraft som behövs för att kommissionen ska ha en ovillkorlig rätt att få ut även sekretessbelagd information från andra myndigheter. Kommissionen har hänvisat till praktiska svårigheter för myndigheten att få ut efterfrågad information från polismyndigheter och myndigheter inom hälso- och sjukvården.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 8.4 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om utredningens genomförande och har följande innehåll. Medlemsstaterna ska inom ramen för sina respektive nationella rättssystem, se till att utredarna i det egna utredningsorganet, eller det utredningsorgan åt vilket säkerhetsutredningen har anförtrots, 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.

De bestämmelser i svensk lagstiftning som är aktuella i sammanhanget återfinns i 7–11 §§ i LUO. Enligt 7 § första stycket ska den myndighet som gör en undersökning enligt lagen, 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. Enligt 7 § andra stycket ska dock alltid iaktas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

Enligt 8 § LUO ska en undersökning enligt lagen 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.

Enligt 9 § LUO får den myndighet som gör en undersökning enligt LUO 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.

Enligt 10 § LUO får den myndighet som gör undersökningen begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål. En sådan begäran ska göras hos den tingsrätt inom vars område olyckan eller tillbudet har inträffat eller den berörda personen vistas. Rätten ska hålla förhör eller meddela före-

läggande, om laga hinder inte möter. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

Slutligen gäller enligt 11 § LUO att om det har inträffat en olycka eller ett tillbud som undersöks enligt lagen, 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 dock 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. 40) 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 förutsättning som anges där. Detta behöver emellertid, som lagrådet framhållit, inte sägas uttryckligen i lag.

I FOU finns kompletterande bestämmelser till ovannämnda bestämmelser i 10 och 11 §§. Dessa handlar om ersättning av allmänna medel till den som hörts inför Statens haverikommission och dess möjligheter att få hjälp av utlandsmyndighet.

Platser och vrak

Utredningsorganet ska enligt artikel 8.4 a) olycksutredningsdirektivet 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. Enligt direktivet ska utredningsorganet också få tillgång till alla fartyg, vrak eller strukturer, inklusive last utrustning och vrakdelar. Statens haverikommission får, med stöd av 9 § första stycket andra meningen LUO ta med sig och granska föremål som kan vara av sådan betydelse, dvs. av betydelse för utredningen. De redan gällande svenska bestämmelserna får anses motsvara vad som krävs enligt olycksutredningsdirektivet.

Upptagande av bevismaterial

Utredningsorganet ska enligt artikel 8.4 b) olycksutredningsdirektivet 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. Den myndighet som gör undersökningen får enligt 9 § första stycket andra meningen LUO ta med sig och granska föremål. Enligt 8 § andra stycket LUO kan även polismyndigheten eller den myndighet 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. Härutöver finns regler om förbud att rubba egendom utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan i 11 § LUO. I sammanhanget bör även regeln om att undersökningen ska genomföras i samråd med den som leder förundersökning framhållas, se 8 § första stycket 1 LUO. Dessutom finns regler i 10 § LUO om att den

myndighet som gör undersökningen vid domstol får begära att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål. Mot bakgrund av det anförda saknas skäl att ändra eller komplettera den svenska regleringen med anledning av denna del av olycksutredningsdirektivet.

Undersökning eller analys

Utredningsorganet ska enligt artikel 8.4 c) olycksutredningsdirektivet ha rätt att kräva undersökning eller analys av de föremål som avses i artikel 8.4 b), och att få fri tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller analyser. Den undersökande myndigheten får med stöd av 9 § första stycket andra meningen LUO ta med sig och granska handlingar eller föremål som kan antas vara av betydelse. Dessutom finns regler i 10 § LUO om att den myndighet som gör undersökningen vid domstol får begära att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål. Därtill anges det i 8 § första stycket LUO att en undersökning ska genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade. Sammantaget får nu gällande regler anses medföra tillgång till föremål och resultat på ett sådant sätt som krävs enligt olycksutredningsdirektivet i denna del.

Registrerad data och medicinsk data

Utredningsorganet ska enligt artikel 8.4 d) 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. Utredningsorganet ska vidare enligt artikel 8.4 e) ha rätt att få fri tillgång till resultaten från undersökningen av dödsoffers kroppar eller från prover från dödsoffers kroppar samt enligt artikel 8.4 f) 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.

Som nämnts tidigare får enligt 9 § första stycket LUO den myndighet som utför undersökningen 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. Utredningen har med anledning av artikel 8.4 d)–f) i olycksutredningsdirektivet föreslagit ett nytt fjärde stycke i 9 § LUO av innebörd att när det är fråga om sjöolycka eller tillbud till sjöss får den myndighet som gör undersökningen, utöver vad som anges i första–tredje styckena, även ta del av och granska sådant som anges i artikel 8.4 d)–f). *Statens haverikommission* har ifrågasatt om utredningens förslag till 9 § LUO har den sekretessbrytande verkan som behövs för att kommissionen ska ha en ovillkorlig rätt att få ut även sekretessbelagd information från andra myndigheter. Kommissionen har hänvisat till praktiska svårigheter för myndigheten att få ut efterfrågad information från polismyndigheter och myndigheter inom hälso- och sjukvården.

Enligt 10 kap. 28 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, hindrar sekretess inte att en uppgift lämnas

till en annan myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning. Enligt förarbetena till denna bestämmelse är det inte nödvändigt att föreskriften i fråga har avfattats med tanke på att uppgifterna kan vara hemliga. Däremot krävs för att föreskriften ska kunna tillämpas att den uppfyller vissa krav på konkretion. Den kan antingen ta sikte på utlämnande av uppgifter av speciellt slag, gälla viss myndighets rätt att få ta del av uppgifter i allmänhet eller avse skyldighet för viss myndighet att lämna andra myndigheter information (prop. 1979/80:2 Del A s. 322). Som exempel på bestämmelser som har ansetts ha sekretessbrytande effekt enligt 10 kap. 28 § första stycket har bestämmelsen i 12 kap. 6 § andra stycket regeringsformen (RF) om Riksdagens ombudsmäns (JO) rätt att få uppgifter nämnts (Offentlighets- och sekretesslagen – En kommentar, Lenberg, Geijer och Tansjö, s. 10:28:2). Regeringsformen har setts över och den aktuella bestämmelsen om JO återfinns sedan den 1 januari 2011 i 13 kap. 6 § andra stycket RF. Bestämmelsen hade tidigare bl.a. följande lydelse. ”Ombudsman får närvara vid domstols eller förvaltningsmyndighets överläggningar och har tillgång till myndighetens protokoll och handlingar.” Bestämmelsen om ombudsmans rätt att närvara vid överläggningar i domstol och förvaltningsmyndighet har tagits bort. Resterande del av nu aktuell mening har numera följande lydelse. ”En ombudsman har rätt att få tillgång till domstolars och förvaltningsmyndigheters protokoll och handlingar.” Ändringen har i förarbetena angivits endast vara av språklig karaktär (prop. 2009/10:80 s. 294).

Det finns även andra typer av sekretessbrytande bestämmelsen, bl.a. den s.k. generalklausulen i 10 kap. 27 § första stycket OSL. Enligt den bestämmelsen hindrar sekretess inte att uppgift lämnas till en annan myndighet om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda. Huruvida generalklausulen är tillämplig i ett enskilt fall beror bl.a. på om uppgiften skyddas av sekretess även hos den mottagande myndigheten. För det fall en uppgift inte är sekretesskyddad hos den mottagande myndigheten bör generalklausulen tillämpas med större försiktighet än annars, särskilt om sekretess hos den lämnande myndigheten gäller med hänsyn till enskilds intresse (prop. 1979/80:2 Del A s. 77). Om det finns bestämmelser om att uppgifter ”bör” eller ”får” lämnas från en myndighet till en annan finns det särskild anledning att anse att generalklausulen är tillämplig. Riksdagen eller regeringens föreskrifter bör ju i ett sådant fall vara grundade på den bedömningen att intresset av att uppgifter lämnas mellan myndigheter har företräde framför sekretessintresset (Offentlighets- och sekretesslagen – En kommentar, Lenberg, Geijer och Tansjö, s. 10:28:2). Enligt 10 kap. 27 § andra stycket är dock generalklausulen inte tillämplig på t.ex. hälso- och sjukvårdssekretess.

Bestämmelsen i 9 § LUO motsvarar enligt förarbetena till LUO i huvudsak dåvarande 11 kap. 12 § luftfartslagen (1957:297). 9 § första stycket LUO fick sin nuvarande lydelse i samband med genomförandet av det andra järnvägspaketet (prop. 2006/07:45, bet. 2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199). Ändringen gjordes med anledning av artikel 20 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av

järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet). Artikel 20 i sistnämnda direktiv har ett innehåll som är snarlikt artikel 8.4 a), b) samt d)–h) i olycksutredningsdirektivet. I prop. 2006/07:45 gjordes bedömningen att den enda ändring som behövde göras i LUO med anledning av artikel 20 i järnvägssäkerhetsdirektivet var en liten justering av innebörd att orden ”ta med sig och” lades till i 9 § första stycket LUO. Det ansågs inte finnas någon anledning att göra en särreglering för undersökning av järnvägsolyckor, utan den generella delen av bestämmelsen ändrades i stället. Frågan om bestämmelsen har en sekretessbrytande effekt berördes inte i det lagstiftningsärendet men det är uppenbart att artikel 20 i järnvägssäkerhetsdirektivet, på motsvarande sätt som artikel 8.4 i olycksutredningsdirektivet, förutsätter sekretessgenombrott. Regeringen anser att ordalydelsen av 9 § första stycket LUO bör förtydligas, så att det står klart att bestämmelsen har sekretessbrytande effekt. Regeringen anser vidare att det tillägg till 9 § LUO som utredningen har föreslagit inte är nödvändigt. Bestämmelsen får, på motsvarande sätt som den ansetts motsvara artikel 20 i järnvägssäkerhetsdirektivet, anses motsvara artikel 8.4 d)–f).

När det gäller frågan vilken sekretess som kommer att gälla hos Statens haverikommission för uppgifter som lämnas över dit med tillämpning av 9 § LUO kan följande noteras. Utredningen har redogjort för vilka sekretessbestämmelser som kan vara tillämpliga hos Statens haverikommission. Utredningen har inte nämnt bestämmelsen om överföring av sekretess till tillsynsverksamhet i 11 kap. 1 § OSL. Utredningen har dock föreslagit att nya sekretessbestämmelser till skydd för Statens haverikommissions verksamhet ska införas i bl.a. 17 kap. OSL, som innehåller bestämmelser om sekretess till skydd främst för myndighets verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn. Som regeringen återkommer till i avsnitt 7 får offentlighetsprincipen endast begränsas om det är påkallat med hänsyn till vissa i 2 kap. 2 § första stycket tryckfrihetsförordningen (TF) nämnda intressen, nämligen

1. rikets säkerhet eller dess förhållande till annan stat eller mellanfolklig organisation,
2. rikets centrala finanspolitik, penningpolitik eller valutapolitik,
3. myndighets verksamhet för inspektion, kontroll och annan tillsyn,
4. intresset av att förebygga och beivra brott,
5. det allmännas ekonomiska intresse,
6. skyddet för enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden,
7. intresset av att skydda djur- eller växtart.

Begreppet ”tillsyn” (p 3 ovan) har en vidare betydelse i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen än inom förvaltningsrätten. Enligt förarbetena till den tidigare sekretesslagen (1980:100) åsyftas med begreppet tillsyn det område som vid tiden för den lagens införande beskrevs med ordet kontroll. Ordet tillsyn ska enligt dessa förarbeten inte ges en allt för snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion (prop. 1979/80:2 Del A s. 235 och 2008/09:150 s. 355 f.). Av 6 § LUO framgår att syftet med Statens haverikommissions undersökande verksamhet inte bara är att klarlägga vad som har hänt i det enskilda fallet utan också 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 samt att 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. Som redogjorts för ovan finns det vidare bestämmelser i LUO som ger Statens haverikommission vissa befogenheter i den undersökande verksamheten. Mot denna bakgrund anser regeringen att Statens haverikommissionens undersökande verksamhet enligt LUO får anses utgöra tillsyn i den mening det begreppet har enligt tryckfrihetsförordningen och OSL. Som regeringen återkommer till i avsnitt 7 delar regeringen, bl.a. mot denna bakgrund, utredningens uppfattning att det bör införas nya sekretessbestämmelser till skydd för Statens haverikommissionens verksamhet avseende sjöolyckor och tillbud i bl.a. 17 kap. OSL (se avsnitt 7.4.1 och 3). Regeringen delar också utredningens uppfattning att det bör införas en motsvarande bestämmelse om sekretess till skydd för uppgifter om enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden som hänför sig till sådan verksamhet (se avsnitt 7.4.2). De uppgifter som lämnas över till Statens haverikommission när det är fråga om undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss kommer således att kunna omfattas av sekretess hos Statens haverikommission.

Det sagda innebär dock också att bestämmelsen om överföring av sekretess till tillsynsverksamhet i 11 kap. 1 § OSL är tillämplig hos Statens haverikommission i dess verksamhet enligt LUO avseende alla transportslag. Detta innebär att om en uppgift lämnas över från t.ex. hälso- och sjukvården till Statens haverikommission ska kommissionen tillämpa hälso- och sjukvårdssekretess (25 kap. 1 § OSL) på uppgiften.

Förslagen till nya sekretessbestämmelser i avsnitt 7.4.1–3 innebär att det kan komma att uppstå konkurrens mellan dessa bestämmelser och överförd sekretess. Vid konkurrens mellan flera tillämpliga sekretessbestämmelser är huvudregeln att den eller de sekretessbestämmelser enligt vilka uppgiften är sekretessbelagd har företräde framför den eller de sekretessbestämmelser enligt vilka uppgiften ska lämnas ut (7 kap. 3 § OSL). När det gäller sekretess som överförs med tillämpning av bl.a. 11 kap. 1 § OSL finns det dock en särskild konkurrensbestämmelse i 11 kap. 8 § OSL. Den innebär att en primär sekretessbestämmelse som är tillämplig hos den mottagande myndigheten (dvs. en bestämmelse som är direkt tillämplig hos den mottagande myndigheten, se 3 kap. 1 § OSL och avsnitt 7.2.3) och som gäller till skydd för *samma intresse* som den överförda sekretessen, som huvudregel har företräde framför den överförda sekretessen. Detta gäller oavsett om den primära sekretessen är starkare eller svagare än den överförda sekretessen. Även undantag från den primära sekretessens tillämpningsområde har företräde framför överförd sekretess. Det sagda innebär att de primära sekretessbestämmelser som föreslås gälla för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden som är hänförliga till Statens haverikommissionens verksamhet som avser undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor (se avsnitt 7.4.2) kommer att konkurrera ut sekretess till skydd för enskilda som överförs till denna verksamhet från en annan myndighet med stöd av 11 kap. 1 § OSL.

Utredningsorganet ska enligt artikel 8.4 g) olycksutredningsdirektivet ha rätt att höra vittnen utan att personer vars intressen kan anses hindra säkerhetsutredningen är närvarande. Av 9 § första stycket första meningen LUO framgår att den myndighet som gör en undersökning enligt lagen 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.

Den nu aktuella delen av artikel 8 reser frågan om artikeln kan anses innebära att ombud till vittnen i vissa fall ska kunna vägras att vara närvarande. Enligt vad som inhämtats från Statens haverikommission finns en praxis på sjöfartsområdet att rederiers advokater sitter med på vittnesintervjuer, kontrollerar handlingar som lämnas kommissionen och svarar samlat på kommissionens remiss på rapporten för rederiets, inklusive där anställda vittnens, räkning. Statens haverikommission är av uppfattningen att vittnens ombud ibland deltar i första hand för att skydda rederiets intressen.

Avfattningen av artikeln i nu aktuell del får enbart 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. Det finns ingenting i regelverket som innebär en generell rätt för andra personer än den som ska höras att vara med vid förhören enligt 9 § LUO. Ombud till vittnen kan dock inte som utgångspunkt anses utgöra ”personer vars intressen kan anses hindra säkerhetsutredning”. Att ett ombud trots allt företräder både fartygsägare och sjömän samtidigt bör som utgångspunkt enbart anses vara lämpligt om de parter ombudet företräder inte har motstående intressen. En svensk advokat får inte heller enligt de vägledande reglerna om god advokatsed anta ett uppdrag om det föreligger en intressekonflikt eller en beaktansvärd risk för sådan.

Det kan framhållas att olycksutredningsdirektivet reglerar en teknisk utredning och inte en juridisk, t.ex. gällande ansvarsfördelning vid en olycka. Det saknas därför regler om vittnens rättigheter i olycksutredningsdirektivet men så också i LUO och FOU, dock med undantag för vissa regler om ersättning vid förhör. Statens haverikommission är dock alltid fri att enligt 10 § LUO begära att vittnen hörs vid domstol. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

Sammantaget finns inte skäl att föreslå några ändringar eller kompletteringar med anledning av nu aktuell del av artikel 8.

Besiktningssprotokoll

Utredningsorganet ska enligt artikel 8.4 h) olycksutredningsdirektivet 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 beträffande artikel 8.4 b) ovan och det saknas därför skäl att föreslå någon ändring eller komplettering av den svenska regleringen.

Utredningsorganet ska enligt artikel 8.4 i) olycksutredningsdirektivet ha rätt att begära bistånd från respektive stats relevanta myndigheter, inklusive flagg- och hamnstaternas besiktningspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänst, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.

I svensk rätt finns motsvarande bestämmelser i 9 § andra stycket LUO varav framgår att 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. Till detta kan även läggas reglerna i 8 § LUO angående samråd med den som leder en förundersökningen av det inträffade.

Det kan framhållas att denna artikel endast stadgar en ”rätt att begära bistånd”. I den engelska versionen används uttrycket ”call for the assistance”, i den tyska ”Ersuchen um den Beistand” och den franska ”demander l'aide”. Detta kan t.ex. jämföras med vad 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”. Det finns i den svenska regleringen inget som hindrar Statens haverikommission att begära hjälp från vare sig svenska eller utländska myndigheter eller motsvarande privata subjekt. Den samlade bedömningen blir att det inte finns skäl att föreslå någon justering av lag eller förordning i denna del.

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 etc. ska även gälla vid en sådan preliminär bedömning som ska göras vid allvarlig sjöolycka enligt den föreslagna 2 a § LUO. En ny bestämmelse härom bör införas i 12 a § LUO.

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om svenskt deltagande i en särskild samarbetsstruktur kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågan.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 10 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om en permanent samarbetsstruktur. Av artikeln följer bl.a. 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. Artikeln anbefaller att man inom denna struktur enas om samarbetsformer som främjar olika angivna mål, bl.a. att dela på installationer och anläggningar, ge varandra tekniskt bistånd, skaffa och utbyta information och fastställa sekretessregler.

Det finns för närvarande ingen svensk reglering beträffande en sådan samarbetsstruktur som avses i direktivets artikel 10. Det pågår dock ett samarbete mellan medlemsstaterna i EMSA. Statens haverikommission är representerat i detta samarbete som håller på att ombildas till PCF (Permanent Cooperation Framework). En regel som anger att Statens haverikommission är representant för Sverige i samarbetsstrukturen som avses i artikel 10 i olycksutredningsdirektivet tas lämpligast in i förordning. När det särskilt gäller artikel 10.3 f) i olycksutredningsdirektivet, sekretessregler vid utbyte av utredningsmaterial mellan Statens haverikommission och medlemsstat samt mellan Statens haverikommission och tredjeland se avsnitt 7.4.3.

6.2.11 Kostnader

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om kostnader kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 11 i olycksutredningsdirektivet innehåller regler om fördelning av kostnader. Om säkerhetsutredningar inbegriper två eller fler medlemsstater ska de respektive verksamheterna vara kostnadsfria, vilket får anses innebära att staterna ska stå sina egna kostnader. 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 i och för sig bestämmelser som gäller fördelning av kostnader men sådana tas lämpligast in i förordning.

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om samarbete med tredjeländer, dvs. länder som inte är medlemmar i den Europeiska unionen, med väsentligt intresse kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 12 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse, dvs. länder som inte är medlemmar i den Europeiska unionen. Motsvarande referenser i IMO-koden är kapitel 7, 9, 10, 13, 23.4 och 24.

Av artikel 12 framgår att medlemsstaterna i största möjliga utsträckning ska samarbeta i säkerhetsutredningar med tredjeländer med väsentligt intresse. Sådana länder ska efter överenskommelse tillåtas medverka i en säkerhetsutredning under ansvar av en medlemsstat. I artikeln finns också en regel om att samarbetet inte får påverka genomförandet och uppfyllandet av rapporteringskraven för säkerhetsutredningar enligt direktivet. 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.

I 8 § FOU regleras samarbete mellan Statens haverikommission och utländska myndigheter. I artikel 7 i olycksutredningsdirektivet finns 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 artikel 12 finns alltså regler om samarbete med stater som inte är medlemmar i den Europeiska unionen och som har ett väsentligt intresse i olyckan. De justeringar som föranleds av artikel 12 tas lämpligen in i förordning.

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

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

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

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i stora delar med regeringens. Eftersom det redan finns en generell s.k. subsidiaritetsbestämmelse i 14 § andra stycket sjölagen har utredningens förslag till 20 kap. 11 a § sjölagen om att straff inte ska dömas ut om gärningen är belagd med straff i brottsbalken utgått. Regeringen har också inarbetat utredningens förslag till straffbestämmelse i den befintliga 20 kap. 11 § sjölagen och lagt till vissa förtydliganden angående utrustning.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 13 i olycksutredningsdirektivet handlar om bevarande av bevis. Av artikeln följer att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att de som berörs av sjöolyckor och tillbud till sjöss som omfattas av direktivet 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 direkt motsvarighet till regleringen i olycksutredningsdirektivets artikel 13 finns för närvarande inte i svensk rätt. Det finns dock i 18 kap. 1–5 §§ sjölagen 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 fördd 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.

Försummar någon sin skyldighet enligt sjölagen i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligt eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, döms han till böter enligt 20 kap. 11 § första stycket sjölagen. Av andra stycket samma paragraf följer även bötesstraff för redare eller befälhavare som vägrar någon ta del av dagbok, kladd till dagbok eller en på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri. Bötesstraff kan även följa för den redare som försummar sin skyldighet att förvara en sådan handling.

För att uppnå korrekta resultat i undersökningar av olyckor till sjöss och i sjöförklaringar är det bevismaterial som nämns i artikel 13 i olycksutredningsdirektivet av stor betydelse. I avsnitt 5.3.2 i utredningen har framhållits att 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. Drivkraften att skydda material och utrustning som nämns i artikeln kan öka hos de handhavande personerna genom att känsliga uppgifter till följd av förslagen i denna proposition kan komma att omfattas av sekretess, se avsnitt 7.

Uttrycket loggböcker i olycksutredningsdirektivet motsvarar vad som avses med dagböcker i svensk sjölagstiftning. Genom reglerna i 18 kap. sjölagen finns alltså redan reglering avseende visst bevarande av dagböcker samt på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri, vilket t.ex. kan avse färdskrivarsystem. Direktivet tar emellertid därutöver upp teknisk utrustning som inte tar sikte på fartygets navigering eller maskin samt sjökort. Direktivets krav på reglering tar också sikte på bevarande av bevis i ett särskilt angivet syfte, nämligen för undersökningar av sjöolyckor. De tider som materialet ska bevaras är också angivna i förhållande till olyckan. Utredningen har därför föreslagit en särskild lagregel vars lydelse ger uttryck dels för det särskilda syftet men också under vilka tider skyldigheten ska gälla. Regeringen delar utredningens uppfattning att det bör införas en särskild regel. Den nya paragrafen bör dock upp-lysningsvis innehålla en referens till 18 kap. 5 § sjölagen för att förtydliga att annan reglering om bevarande av visst material finns vid sidan av den nu föreslagna.

När det särskilt gäller genomförandet av artikel 13 c) i olycksutredningsdirektivet kan noteras att den anger annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökning av olyckan. Det kan vara frågan om delar av fartygets maskin eller teknisk utrustning på fartygets brygga. Om sådan utrustning av något skäl drabbas av ett funktionsfel som bidrar till en olycka är det förstas viktigt för ett korrekt undersökningsresultat

att utrustningen inte i efterhand undanhålls, förstörs eller manipuleras. Det kan också vara frågan om undermålig livräddningsutrustning eller medicinsk utrustning som om den t.ex. förstörs också kan motverka ett korrekt undersökningsresultat. Den föreslagna regeln i 18 kap. 5 a § sjölagen har i linje med vad som nu anförts försetts med vissa förtydliganden jämfört med olycksutredningsdirektivet.

Den nya regleringen får anses höra sakligt hemma i 18 kap. sjölagen som har rubriken "Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning". Rubriken bör kompletteras med orden "bevarande av bevis". Under en egen underrubrik om bevarande av bevis vid undersökning av sjöolycka bör en ny paragraf införas med ovan beskrivet innehåll.

Enligt artikel 13 i direktivet ska det aktuella materialet, för tiden före, under och efter olyckan, bevaras. Motsvarande tidsangivelse bör användas i lagtexten. Några praktiska gränsdragningsproblem avseende vilken tidsrymd detta avser torde knappast uppstå i praktiken. Vad avser färdskrivarsystem finns en inbyggd tidsbegränsning då det, enligt IMO:s minimikrav, är de senaste tolv timmarnas inspelning som ska kunna återskapas och spelas upp.

Det är rimligt att den aktuella regleringen avser alla sjöolyckor eller tillbud till sjöss. Den ska därför inte vara avhängig av att någon olycksundersökning verkligen inleds. Detta eftersom det kommer att finnas sjöolyckor som kan men inte måste utredas enligt LUO, jfr avsnitt 6.2.5. Vidare kan en preliminär bedömning som avses i förslagets 2 a § LUO förstås leda till att en viss sjöolycka inte ska undersökas men det hindrar förstås inte att nu aktuellt material kan vara av intresse i den preliminära bedömningen. Materialet ska bevaras till dess den myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet har avslutat sin undersökning eller beslutat att inte inleda någon undersökning.

I 20 kap. sjölagen ska en ny straffregel införas som innebär att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot den nya paragrafen i 18 kap. sjölagen döms till böter. Eftersom det redan finns en generell s.k. subsidiaritetsbestämmelse i 14 § andra stycket sjölagen bör utredningens förslag i den nya 20 kap. 11 a § sjölagen om att straff inte ska dömas ut om gärningen är belagd med straff i brottsbalken utgå. Beroende på de närmare omständigheterna i det enskilda fallet torde t.ex. reglerna i 14 kap. brottsbalken om förfalskningsbrott kunna bli tillämpliga, varvid straff enligt sjölagen alltså inte ska dömas ut. I ringa fall ska inte heller dömas till straff. Det kan t.ex. vara frågan om försummelse att bevara en handling vars betydelse varit svår att förutse eller att försummelsen bara avser mindre betydelsefulla delar av en viss samling handlingar. Vad som straffbeläggs i utredningens förslag täcks i viss mån redan av 20 kap. 11 § sjölagen. För att undvika en dubbelreglering föreslår därför regeringen att regeln inarbetas i den befintliga 20 kap. 11 § sjölagen.

Det som anbefalls i artikel 13 d) i direktivet, att skyndsamt ta upp och bevara alla bevis som behövs för en säkerhetsutredning, får anses uppfyllt i det svenska regelverket genom vad som sägs om Statens haverikommissionens allmänna uppdrag enligt LUO och FOU. Det säger för övrigt sig självt att skyndsamhet i nu aktuella situationer är av stor betydelse för att Statens haverikommission ska utföra sitt uppdrag som det beskrivs i LUO och FOU på ett tillfredställande sätt.

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om utarbetandet och utformningen av olycksrapporter kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: I artikel 14 i olycksutredningsdirektivet finns bestämmelser om utarbetandet och utformningen av olycksrapporter. Motsvarande referens i IMO-koden är kapitel 14. Enligt artikel 14 i direktivet ska säkerhetsutredningar som genomförs enligt direktivet offentliggöras i form av en rapport enligt en mall som fastställs av behörigt utredningsorgan och enligt relevanta avsnitt i bilaga I. Utredningsorganet kan i vissa fall offentliggöra en förenklad rapport och delrapport. Det finns också regler inom vilka tider och på vilket sätt offentliggörande ska ske.

I den svenska regleringen finns i stora stycken motsvarande bestämmelser i 13–16 §§ FOU. Utredningen har dragit slutsatsen att reglerna i FOU behöver justeras i vissa avseenden för att uppfylla kraven enligt artikel 14 i olycksutredningsdirektivet, bl.a. med anledning av att olycksutredningsdirektivet skiljer mellan olika slags rapporter; slutrapport, förenklad rapport och delrapport. Regeringen noterar utredningens slutsatser och konstaterar samtidigt att artikel 14 inte kräver några lagändringar.

6.2.15 Säkerhetsrekommendationer

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om utformning och hantering av säkerhetsrekommendationer kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: Artikel 15 i olycksutredningsdirektivet innehåller bestämmelser om säkerhetsrekommendationer. Reglerna tar upp hur sådana rekommendationer ska följas upp och till vilka de ska adresseras. Det stadgas också att en säkerhetsrekommendation under inga omständigheter får avgöra skuld- eller ansvarsfördelning i samband med en olycka.

Syftet med en undersökning ska enligt 6 § 2 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 ytterligare bestämmelser om säkerhetsrekommendationer, bl.a. till vilka de ska adresseras men också enligt 17 § tredje stycket FOU att de ska utformas så att de inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar i samband med en olycka eller ett tillbud.

Utredningen har funnit att artikel 15 i olycksutredningsdirektivet föranleder vissa justeringar vad gäller vidden av tänkbara adressater för

6.2.16 Förvarning

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets bestämmelser om förvarning (safety alert) kräver inga lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: 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 underätta 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. Utredningen har med anledning av artikel 15 föreslagit ett tillägg angående förvarningar i denna bestämmelse. Regeringen noterar detta och konstaterar samtidigt att artikel 16 inte påkallar några lagändringar.

6.2.17 Övrigt

Regeringens bedömning: Olycksutredningsdirektivets artiklar 17–27 om bl.a. frågan om den Europeiska databasen för sjöolycksutredningar, rättvis behandling av sjöfolk och sanktioner föranleder inte några lagändringar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågorna.

Skälen för regeringens bedömning: I artiklarna 17–27 tas en lång rad olika förhållanden upp. Det är bl.a. frågan om den Europeiska databasen för sjöolycksutredningar, rättvis behandling av sjöfolk och sanktioner. Dessa artiklar bedöms inte föranleda några lagändringar.

7 Sekretess

7.1 Olycksutredningsdirektivet och IMO-koden

7.1.1 Olycksutredningsdirektivet

I olycksutredningsdirektivets inledande skäl 8 anges bl.a. att det bör tas hänsyn till IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss. Av skäl 10 framgår att medlemsstaterna bör, inom ramen för sina rättssys-

tem, 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 artikel 1.2 anges att utredningar 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, som behandlar säkerhetsutredningens status, anges att medlemsstaterna i enlighet med sin lagstiftning och vid behov i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, ska 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 artikel 7 tas frågor om ledning och deltagande i olycksundersökningar upp. Syftet är att avgöra vilken medlemsstat som ska ha det huvudsakliga ansvaret för utredningen eftersom parallella utredningar ska undvikas. I artikel 12 finns bestämmelser om samarbetet med tredje länder som har väsentligt intresse i olyckan.

Artikel 9 i olycksutredningsdirektivet handlar särskilt om sekretess. I artikeln anges att medlemsstaterna inom ramen för sina rättssystem ska, 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), se till att följande uppgifter inte tillgängliggörs för andra ändamål än säkerhetsutrednings syften, om inte behörig myndighet i medlemsstaterna beslutar att ett röjande av uppgifterna 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.

I artikel 10 i olycksutredningsdirektivet anges 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 förbindelser med tredjeländer.

Artikel 14 behandlar olycksrapporter. En säkerhetsutredning som utförs enligt direktivet ska offentliggöras i form av en rapport (artikel

7.1.2 IMO-koden

Allmänt

I avsnitt 6.1 beskrevs tillkomsten av den nya IMO-koden som bygger på liknande kriterier som den tidigare koden på samma område från 1997. Den nya IMO-koden innehåller tre delar. Del I och II har gjorts tvingande medan del III är rekommenderande.

I kapitel 1, som finns i den tvingande del 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 bestämma skadestånd. I stället ska en olycksundersökning 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. Det är emellertid inte kodens syfte att utesluta någon annan form av undersökning, t.ex. en förundersökning. Stater som bedriver en olycksundersökning ska inte heller avstå från att fullt ut rapportera om orsakerna till en sjöolycka eller tillbud till sjöss för att skuld eller ansvar kan härledas från undersökningsfynden.

Av kapitel 13 följer att en stat som sköter en undersökning av en sjöolycka ska skicka en kopia av utkastet till utredningsrapport till en stat som har ett väsentligt intresse av utredningen, så att sistnämnda stat kan kommentera utkastet. Den undersökande staten är dock bara skyldig att göra detta under förutsättning att den mottagande staten garanterar bl.a. att den inte ska röja rapporten utan den utlämnande statens skriftliga godkännande (s.k. originator control).

I kapitel 23.1 anges att stater bör säkerställa att utredare som utför en olycksundersökning bara lämnar ut utredningsmaterial (maritime safety records) när det är nödvändigt eller önskvärt för transportsäkerhetens skull och då all påverkan på framtida tillgång till säkerhetsinformation i en olycksundersökning beaktas, eller enligt vad som annars är tillåtet enligt koden. 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. Detta gäller dock inte om den aktuella domstolsinstansen bestämmer att de ogynnsamma följderna 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 materialet röjs. Som exempel på när det kan vara lämpligt att avslöja information från en olycksundersökning i exempelvis en domstolsförhandling anges när den person som förhandlingen avser har agerat i syfte att orsaka skada eller har varit medveten om att det har förelegat en avsevärd risk

för att skada skulle uppstå och det, med hänsyn till de omständigheter som varit kända för denne, har varit oförsvarligt att ta risken.

Det anges i kapitel 23.4 att stater endast bör inkludera undersökningsmaterial i slutrapporten eller dess bilagor när det är relevant för analysen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss. Delar av undersökningsmaterialet som inte är relevant, och som inte inkluderats i rapporten, bör inte röjas.

I kapitel 24 finns bestämmelser om skydd för vittnen och involverade parter. Av kapitel 24.1 framgår att om en person är skyldig enligt lag att lämna uppgifter i en olycksutredning som är komprometterande (incriminating) för personen själv bör uppgifterna, så långt det är möjligt enligt nationell rätt, förhindras att användas som bevis i en tviste- eller brottmålsprocess mot personen i fråga. Enligt kapitel 24.2 bör personen bl.a. informeras om vilken slags utredning det är fråga om och vad grunden för densamma är samt den rätt som finns att inte behöva kompromettera sig själv och att inte behöva yttra sig.

Kapitel 25.4 handlar om utkast till undersökningsrapport och slutlig undersökningsrapport. Där sägs att om det inte strider mot den nationella lagstiftningen i den stat som utarbetar rapporten avseende sjösäkerhetsutredningen bör man förhindra att utkastet till rapport och den slutliga rapporten blir godtagbara bevis i sådana förfaranden i samband med sjöolyckan eller tillbudet till sjöss som kan leda till disciplinära åtgärder, fällande dom eller fastställande av civilrättsligt ansvar.

Kapitel 23, 24 och 25 finns i IMO-kodens rekommenderande del.

Närmare om de uppgifter som avses i IMO-koden

Som nämns ovan anges i IMO-kodens kapitel 23 att sekretess ska gälla för ”maritime safety record”, vilket kan förstås som ”utredningsmaterial i en undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöss”. Begreppet ”maritime safety record” definieras närmare i IMO-kodens kapitel 2.15. Med sådant utredningsmaterial avses följande:

1. Alla vittnesmål som insamlats för sjösäkerhetsutredningen.
2. All kommunikation mellan personer som hänför sig till driften av fartyget, dvs. information från Sjöfartsverkets trafikinformationscentraler och Sjöräddningscentralen, inspelningar av radiokommunikation, foton från övervakningskameror m.m.
3. All medicinsk och personlig information om personer som varit inblandade i sjöolyckan eller tillbudet till sjöss, dvs. bl.a. läkarutlåtanden, obduktionsprotokoll, loggar från SOS Alarm och liknande men även ekonomiska uppgifter om enskilda, t.ex. passagerare och besättningspersonal.
4. Alla uppgifter om analysen av den information och det material som inhämtats under sjösäkerhetsutredningen, t.ex. inhämtade expertutlåtanden och liknande analyser av t.ex. tekniskt eller medicinskt slag.
5. Information från färdskrivaren, Voyage Data Recorder (VDR).

7.2.1 Grundlagsregeringen och offentlighets- och sekretesslagen

Offentlighetsprincipen innebär att allmänheten och massmedierna ska ha insyn i statens och kommunernas verksamhet. När det mer allmänt talas om offentlighetsprincipen åsyftas i första hand rätten att ta del av allmänna handlingar. Denna princip infördes genom 1766 års tryckfrihetsförordning och regleras numera i 1949 års tryckfrihetsförordning (TF).

Vad som avses med allmän handling framgår av 2 kap. TF. Med handling förstås framställning i skrift eller bild samt upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med tekniskt hjälpmedel. En handling är allmän, om den förvaras hos en myndighet och är att anse som inkommen till eller upprättad hos myndigheten. En handling anses inkommen till en myndighet, när den har anlänt till myndigheten eller kommit behörig befattningshavare tillhanda. I fråga om upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med tekniskt hjälpmedel anses den inkommen till en myndighet när den är tillgänglig för myndigheten med tekniska hjälpmedel som myndigheten förfogar över. En handling anses upprättad hos en myndighet, när den har expedierats. En handling som inte har expedierats anses upprättad när det ärende till vilket den hänför sig har slutbehandlats hos myndigheten eller om handlingen ej hänför sig till visst ärende, när den har justerats av myndigheten eller på annat sätt färdigställts.

Som nämnts i avsnitt 6.2.9 får enligt 2 kap. 2 § första stycket TF rätten att ta del av allmänna handlingar bara begränsas om det är påkallat med hänsyn till vissa intressen bl.a. myndighets verksamhet för inspektion, kontroll och annan tillsyn och skyddet för enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden. En sådan begränsning ska anges noga i en bestämmelse i en särskild lag eller, om så i ett visst fall anses lämpligare, i en annan lag vartill den förstnämnda lagen hänvisar. Efter bemyndigande i en sådan bestämmelse får regeringen genom förordning meddela närmare föreskrifter om bestämmelsens tillämplighet (2 kap. 2 § andra stycket TF). Den särskilda lag som avses är offentlighets- och sekretesslagen, förkortad OSL, och tillämpningsföreskrifter finns i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), förkortad OSF.

Sekretessbestämmelser till skydd för allmänna intressen (jfr 2 kap. 2 § första stycket 1–5 och 7 TF) har placerats i offentlighets- och sekretesslagens fjärde avdelning (15–20 kap.). Sekretessbestämmelser till skydd för enskilda intressen (jfr 2 kap. 2 § första stycket 6 TF) har samlats i lagens femte avdelning (21–40 kap. OSL). Sekretessbestämmelser till skydd främst för inspektion, kontroll eller annan tillsyn har placerats i 17 kap. OSL. Som nämnts i avsnitt 6.2.9 har begreppet ”tillsyn” i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen en vidare betydelse än inom förvaltningsrätten. Enligt förarbetena till den tidigare sekretesslagen (1980:100) åsyftas med begreppet tillsyn det område som vid tiden för den lagens införande beskrevs med ordet kontroll. Ordet tillsyn ska enligt dessa förarbeten inte ges en allt för snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion (prop. 1979/80:2 Del A s. 235 och 2008/09:150 s. 355 f.). Sekretessbestämmelser till skydd för enskilda som gäller i

verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation har placerats i 29 kap. OSL. Prop. 2010/11:116

Offentlighets- och sekretesslagen innehåller inte bara begränsningar av rätten att ta del av allmänna handlingar. Sekretess innebär ett förbud att röja en uppgift, vare sig det sker muntligen, genom utlämnande av allmän handling eller på något annat sätt (3 kap. 1 § OSL). Sekretess innebär således både handlingssekretess och tystnadsplikt. Till den del sekretessbestämmelserna innebär tystnadsplikt medför de en begränsning av yttrandefriheten enligt regeringsformen.

Sekretess gäller inte bara i förhållande till enskilda utan även mellan myndigheter och i vissa fall inom myndigheter (8 kap. 1 och 2 §§ OSL). Sekretess gäller vidare mot utländska myndigheter och mellanfolkliga organisationer (8 kap. 3 § OSL). Det förekommer emellertid situationer när andra myndigheters eller enskildas intresse av att ta del av en sekretessbelagd uppgift väger tyngre än det intresse som sekretessen ska skydda. I offentlighets- och sekretesslagen finns därför bestämmelser av innebörd att sekretess under vissa förutsättningar inte hindrar att sekretessbelagda uppgifter lämnas till myndigheter eller enskilda. Sådana bestämmelser brukar benämnas sekretessbrytande bestämmelser.

7.2.2 Sekretessens föremål, räckvidd och styrka

En sekretessbestämmelse består i regel av tre huvudsakliga rekvisit, dvs. förutsättningar för bestämmelsens tillämplighet. Dessa tre rekvisit anger sekretessens föremål, sekretessens räckvidd och sekretessens styrka.

Sekretessens föremål är den information som kan hemlighållas och anges i lagen genom ordet ”uppgift” tillsammans med en mer eller mindre långtgående precisering av uppgiftens art, t.ex. uppgift om enskilds personliga förhållanden. En sekretessbestämmelses *räckvidd* bestäms normalt genom att det i bestämmelsen preciseras att sekretessen för de angivna uppgifterna bara gäller i en viss typ av ärende, i en viss typ av verksamhet eller hos en viss myndighet. Några få sekretessbestämmelser gäller utan att räckvidden är begränsad. Uppgiften kan då hemlighållas oavsett i vilket ärende, i vilken verksamhet eller hos vilken myndighet den förekommer.

Sekretessens *styrka* bestäms i regel med hjälp av s.k. skaderekvisit. Man skiljer i detta sammanhang mellan raka och omvända skaderekvisit. Vid raka skaderekvisit är utgångspunkten att uppgifterna är offentliga och att sekretess bara gäller om det kan antas att en viss skada uppstår om uppgiften lämnas ut. Vid det omvända skaderekvisitet är utgångspunkten den omvända, dvs. att uppgifterna omfattas av sekretess. Vid ett omvänt skaderekvisit får uppgifterna således bara lämnas ut om det står klart att uppgiften kan röjas utan att viss skada uppstår. Sekretessen enligt en bestämmelse kan även vara absolut, dvs. de uppgifter som omfattas av bestämmelsen ska hemlighållas utan någon skadeprövning om uppgifterna begärs ut.

En grundläggande princip i offentlighets- och sekretesslagen är att sekretess som huvudregel inte följer med en uppgift när den lämnas från en myndighet till en annan. Det beror bl.a. på att behovet av och styrkan i en sekretess inte kan bestämmas enbart med hänsyn till sekretessintresset. Detta intresse måste i varje sammanhang vägas mot intresset av insyn i myndigheternas verksamhet. Offentlighetsintresset kan således kräva att de uppgifter som behandlas som hemliga hos en myndighet är offentliga hos en annan myndighet som har inhämtat dem hos den förstnämnda myndigheten (prop. 1979/80:2 Del A s. 75 f.). Lagstiftaren har alltså tagit ställning mot att en allmän bestämmelse om överföring av sekretess tas in i sekretessregleringen. Vissa bestämmelser om överföring av sekretess med begränsade och överblickbara tillämpningsområden har dock införts.

Vid överföring av sekretess skiljer man mellan primära och sekundära sekretessbestämmelser. Dessa begrepp och begreppet bestämmelse om överföring av sekretess definieras i 3 kap. 1 § OSL.

En *primär sekretessbestämmelse* är en bestämmelse om sekretess som en myndighet ska tillämpa på grund av att bestämmelsen a) riktar sig direkt till myndigheten eller b) omfattar en viss verksamhet eller en viss ärendetyp som hanteras hos myndigheten eller c) omfattar vissa uppgifter som finns hos myndigheten. Bestämmelserna i kategori c) är primära sekretessbestämmelser, vars räckvidd inte har begränsats och som därför gäller inom hela den offentliga sektorn. Som exempel på sådana bestämmelser kan nämnas utrikessekretessen (15 kap. 1 § OSL) och minimiskyddsreglerna till skydd för enskildas personliga integritet i 21 kap. OSL.

En *bestämmelse om överföring av sekretess* är en bestämmelse som innebär att en primär sekretessbestämmelse som är tillämplig på en uppgift hos en myndighet ska tillämpas på uppgiften även av en annan myndighet som uppgiften lämnas till.

En *sekundär sekretessbestämmelse* är en bestämmelse om sekretess som ska tillämpas på grund av en bestämmelse om överföring av sekretess.

En och samma sekretessbestämmelse kan således vara en *primär sekretessbestämmelse* hos den *utlämnande myndigheten* och en *sekundär sekretessbestämmelse* hos den *mottagande myndigheten*. Resultatet av tillämpningen kan bli olika om sekretessbestämmelsen är att betrakta som primär eller sekundär hos myndigheten. En primär sekretessbestämmelse kan normalt tillämpas på en uppgift oavsett om myndigheten har fått uppgiften från en annan myndighet eller från en enskild. En sekundär sekretessbestämmelse kan dock bara tillämpas på uppgifter som den mottagande myndigheten får från den utlämnande myndigheten. En sekundär sekretessbestämmelse kan således inte tillämpas på uppgifter som myndigheten får direkt från enskilda (se prop. 2005/06:191 s. 30 och 1997/98:9 s. 38 f. samt JO 2000/01 s. 44 och 50). Det sagda innebär att om en sekretessreglerad uppgift lämnas från en myndighet till en annan myndighet gäller sekretess för uppgiften hos den mottagande myndigheten bara om sekretess följer antingen av en primär sekretessbestäm-

melse som är tillämplig hos den mottagande myndigheten eller av en bestämmelse om överföring av sekretess. Om ingen av dessa förutsättningar är uppfyllda blir uppgiften offentlig hos den mottagande myndigheten. Bestämmelser om överföring av sekretess som innebär att sekretess enligt alla eller många sekretessbestämmelser överförs till vissa organ eller vissa verksamheter har placerats i 11 och 41–43 kap. OSL. Bestämmelser om överföring av sekretess som innebär att sekretess enligt enstaka sekretessbestämmelser överförs till en mottagande myndighet har placerats i direkt anslutning till berörda sekretessbestämmelser, se t.ex. 22 kap. 3 § samt 31 kap. 5 och 18 §§ OSL.

Huvudregeln om konkurrens mellan flera tillämpliga sekretessbestämmelser finns i 7 kap. 3 § OSL. Om flera sekretessbestämmelser är tillämpliga på en uppgift hos en myndighet och en prövning i ett enskilt fall resulterar i att uppgiften ska lämnas ut enligt en eller flera bestämmelser samtidigt som den är sekretessbelagd enligt en eller flera andra bestämmelser, ska enligt huvudregeln de senare bestämmelserna ha företräde. I ett sådant fall ska uppgiften således hemlighållas. Detta gäller oavsett om de konkurrerande bestämmelserna ska tillämpas som primära eller sekundära sekretessbestämmelser. När det gäller konkurrens mellan å ena sidan sådana sekundära sekretessbestämmelser som blir tillämpliga p.g.a. bestämmelserna om överföring av sekretess i 11 kap. 1–7 §§ och 43 kap. 2 § första stycket och 9 § OSL och å andra sidan primära sekretessbestämmelser som är tillämpliga hos den mottagande myndigheten finns det dock särskild konkurrensbestämmelser, se 11 kap. 8 §, 43 kap. 2 § andra stycket och 9 § OSL (jfr avsnitt 6.2.9).

7.2.4 Bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen som kan bli tillämpliga på uppgifter i en olycksundersökning

I offentlighets- och sekretesslagen finns bestämmelser som i olika avseenden kan vara tillämpliga på uppgifter som förekommer i undersökningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Sjöförklaringar m.m.

Enligt 18 kap. sjölagen (1994:1009) kan vissa domstolar efter anmälan från en redare eller Transportstyrelsen hålla sjöförklaring. Sjöförklaring är en form av bevisupptagning, se avsnitt 6.2.1. Enligt 29 kap. 13 § OSL gäller i ett ärende om utredning av fartygs sammanstötning med ett annat fartyg eller tillbud till sådan händelse, på begäran av fartygets befälhavare eller redare, sekretess för uppgifter som rör sammanstötningen eller tillbudet. Denna bestämmelse omfattar både sjöförklaringar och undersökningar som sker med stöd av LUO hos t.ex. Statens haverikommission. Sekretessen enligt 29 kap. 13 § OSL är absolut. Den gäller dock inte om sjöförklaring eller annan sådan undersökning beträffande båda fartygen sker samtidigt. Den gäller inte heller om sådan undersökning beträffande det andra fartyget ägt rum förut eller om det annars finns tillgång till motsvarande uppgifter om det andra fartyget. Sekretessen upphör när motsvarande uppgift om det andra fartyget blivit tillgänglig eller högst fem år från det att sammanstötningen eller tillbudet skedde.

Enligt 19 kap. 10 § OSL kan sekretess gälla för 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. För att sekretess ska gälla krävs att det kan antas att det allmännas ställning försämrats i en tvist på grund av sammanstötningen om uppgiften röjs.

Sekretess för utredning och tillsyn

Enligt 30 kap. 23 § OSL gäller sekretess, 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.

Regeringen har med stöd av denna bestämmelse meddelat föreskrifter i 9 § OSF och i bilagan till OSF. Av punkt 100 i nämnda bilaga följer att sekretess gäller för uppgift i utredning enligt LUO och FOU eller enligt motsvarande äldre bestämmelser, särskild utredning som har tillsatts av regeringen för att utreda en sådan olycka som avses i 2 § LUO samt tillsyn hos Statens haverikommission. Sekretessen gäller dock inte i ärende som avses i ovan nämnda 29 kap. 13 § OSL.

Förundersökningssekretess

Sekretess 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 (18 kap. 1 § första stycket OSL). Formuleringen "uppgift som hänför sig till" innebär att sekretessen följer med uppgiften även om den överlämnas till en annan myndighet, t.ex. Statens haverikommission. Enligt 18 kap. 3 § OSL gäller sekretessen enligt 1 § också i annan verksamhet hos en myndighet som biträder bl.a. åklagarmyndighet eller polismyndighet med att förebygga, uppdaga, utreda eller beivra brott. 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.

Uppgifter om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som förekommer i bl.a. en förundersökning eller i övrigt i brottförebyggande eller brottbekämpande verksamhet hos bl.a. polis eller åklagare omfattas av sekretess enligt 35 kap. 1 § OSL. Sekretess enligt denna bestämmelse gäller som huvudregel om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men.

När en åklagare väcker åtal i domstol upphör i regel sekretessen för det utredningsmaterial som ingår i förundersökningsprotokollet. När det gäller sekretessen till skydd för utredningen beror detta på att utredningen i detta skede normalt inte kan skadas av att de aktuella uppgifterna blir offentliga. När det gäller sekretessen till skydd för enskilda finns det en särskild regel i 35 kap. 7 § OSL. Enligt denna bestämmelse upphör sekretessen enligt 35 kap. 1 § OSL att gälla för en uppgift om uppgiften lämnas till domstol i anledning av åtal, såvida inte sekretess ska gälla för uppgiften hos domstolen enligt vissa angivna bestämmelser, uppgiften uppenbarligen saknar betydelse i målet eller uppgiften finns i en handling som kommit från en annan myndighet där uppgiften är sekretessreglerad.

Utrikessekretess och försvarssekretess

Enligt 15 kap. 1 § OSL 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.

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 störningar av de mellanfolkliga förbindelserna. Att mindre störningar eller irritationer inom ett annat lands ledning inte kan uteslutas om uppgifter lämnas ut, ska i regel inte föranleda sekretess.

I RÅ 2000 ref. 22 fann Regeringsrätten att uppgifter i en bilaga till en ansökan om utsläppande på marknaden av en genetiskt modifierad foderbeta, som hade inlämnats till danska Miljö- och energiministeriet och skickats till Jordbruksverket via EG-kommissionen, inte omfattades av utrikessekretess enligt dåvarande 2 kap. 1 § sekretesslagen, trots att det danska Miljö- och energiministeriet hade framfört åsikten att vissa uppgifter i bilagan borde hållas hemliga. Det direktiv som reglerade informationsutbytet avseende sådana ansökningar innehöll en sekretessbestämmelse och Regeringsrätten konstaterade att det vid genomförandet av direktivet i svensk rätt hade påtalats att de sekretessbestämmelser i sekretesslagen som främst kunde bli aktuella att tillämpa var bestämmelserna till skydd för enskildas ekonomiska förhållanden, främst dåvarande 8 kap. 6 § sekretesslagen (numera 30 kap. 23–26 §§ OSL). Regeringsrätten ansåg att förarbetsuttalandena till införandet av det raka skaderekvisitet i bestämmelsen om utrikessekretess speglar systematiken bakom sekretessregleringen samt att denna bl.a. innebär att det i fråga om den gemensamma beslutsprocessen, t.ex. förhandlingspositioner och liknande, i första hand är utrikessekretessen som blir aktuell, medan det däremot, när det gäller enskilda intressen, är de sekretessbestämmelser som tar sikte på sekretesskyddet för enskilda som ska tillämpas, i det aktuella fallet 8 kap. 6 § sekretesslagen. Regeringsrätten ansåg att den olägenhet det skulle kunna innebära för Sveriges mellanfolkliga förbindelser om vissa delar av den aktuella handlingen lämnades ut inte var sådan att det förelåg förutsättningar att hemlighålla den med stöd av

2 kap. 1 § sekretesslagen. Regeringsrätten upphävde Kammarrättens dom och Jordbruksverkets beslut och visade målet åter till Jordbruksverket för fortsatt prövning av om hinder mot utlämnande av handlingen mötte enligt någon annan bestämmelse i sekretesslagen.

Mot denna bakgrund anser regeringen att det får anses tveksamt i vilken utsträckning uppgifter som utbyts med anledning av olyckdirektivet skulle anses omfattas av utrikessekretess vid en bedömning i ett enskilt fall.

Enligt 15 kap. 2 § OSL gäller sekretess för uppgift som rör verksamhet för att försvara landet eller planläggning eller annan förberedelse av sådan verksamhet som i övrigt rör totalförsvaret, om det kan antas att det skadar landets försvar eller på annat sätt vållar fara för rikets säkerhet om uppgiften röjs. Sekretess enligt denna bestämmelse kan bli aktuell att tillämpa bl.a. om svenska örlogsfartyg berörs av en olycksutredning.

Överförd sekretess

Som nämnts i avsnitt 6.2.9. och 7.2.1. har begreppet ”tillsyn” en vidare betydelse i TF och OSL än inom förvaltningsrätten. Som framgår av avsnitt 6.2.9 får Statens haverikommissions undersökande verksamhet enligt LUO anses vara tillsyn i den mening begreppet har enligt TF och OSL. Detta innebär att bestämmelsen om överföring av sekretess till tillsynsverksamhet i 11 kap. 1 § OSL blir tillämplig hos Statens haverikommission när en annan myndighet lämnar sekretessreglerade uppgifter till Statens haverikommission i dess undersökande verksamhet.

7.3 Finns det behov av nya sekretessbestämmelser?

Regeringens bedömning: Svensk rätt uppfyller inte kraven i olycksundersökningsdirektivet och inte i IMO-koden när det gäller möjligheter att sekretessbelägga känsliga uppgifter i olycksutredningar m.m.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser som har tagit upp frågan har ställt sig positiva till införandet av ett förstärkt sekretesskydd i Statens haverikommissions verksamhet. *Statens haverikommission* har i en komplettering till sitt remissyttrande framfört att det är olyckligt att sekretess införs bara för sjöhändelser utan att motsvarande sker för övriga transportslag. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG har dessutom införts en egen ordning för sekretess. Myndigheten kommer därför att behöva arbeta med flera olika ordningar för sekretess.

Skälen för regeringens bedömning: Som framgår av avsnitt 7.1 finns det bestämmelser om sekretess dels i artikel 9 och 10 i olycksutredningsdirektivet, dels i kapitel 13 och 23 i IMO-koden.

Regler i ett direktiv ska omsättas i svensk rätt i den mån svensk rätt inte redan innehåller en reglering som svarar mot direktivets

krav. Utredningen har efter en genomgång av befintliga sekretessbestämmelser (motsvarande avsnitt 7.2.4 i denna proposition) gjort bedömningen att både olycksutredningsdirektivet och IMO-koden ställer krav på införande av nya sekretessbestämmelser i svensk rätt.

Enligt artikel 9 i direktivet ska uppgifter i en säkerhetsutredning som avser såväl själva utredningen som identiteten på vittnen liksom känslig och privat information om personer som är inblandade i olyckan eller tillbudet bara tillgängliggöras för säkerhetsutredningssyften, om inte behörig myndighet beslutar att ett röjande av uppgifterna är av övervägande allmänintresse. Av artikel 14 i direktivet följer dock att en slutrapport från en olycksfallsutredning ska offentliggöras. Vidare ska enligt artikel 10 medlemsstaterna, i nära samarbete med kommissionen, upprätta en permanent samarbetsstruktur. Av artikel 10.3 f) framgår att medlemsstaternas utredningsorgan inom ramen för denna samarbetsstruktur ska fastställa sekretessregler, med hänsyn till nationella bestämmelser, för utbyte av bl.a. vittnesmål och databehandling, även i förbindelser med tredjeländer.

Någon primär sekretessbestämmelse som gäller till skydd för Statens haverikommissions undersökande verksamhet som sådan finns inte i OSL. Som framgår av avsnitt 6.2.9 får visserligen bestämmelsen i 11 kap. 1 § OSL om överföring av sekretess till tillsynsverksamhet anses vara tillämplig i Statens haverikommissions verksamhet. Som nämnts i avsnitt 7.2.3 kan dock en bestämmelse om överföring av sekretess bara tillämpas på uppgifter som en myndighet får från andra myndigheter, inte på uppgifter som myndigheten får direkt från enskilda. Denna bestämmelse är därför inte tillräcklig för att täcka upp de sekretessbehov som finns i Statens haverikommissions verksamhet när myndigheten t.ex. håller förhör med enskilda.

När det är fråga om sekretess till skydd för enskilda gäller enligt 9 § OSF och p 100 i bilagan till OSF sekretess i utredning enligt LUO och FUO dels för uppgift om enskildas affärs- och driftförhållanden, dels för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden för den som trätt i affärsförbindelse eller liknande med den som är föremål för myndighetens verksamhet. Denna sekretessbestämmelse kan visserligen bli tillämplig på vissa uppgifter som kan bli aktuella i en undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud, t.ex. uppgifter om betalande passagerares personliga förhållanden. Även uppgifter om anställda och andra enskilda kan dock behöva omfattas av sekretess. Exempelvis skulle en sjöolycka kunna bestå i att ett fartyg kolliderar med en kaj och skadar personer som står där, varvid känsliga uppgifter om dessa personer kan komma att ingå i utredningen utan att det finns möjlighet att skydda dem.

Vidare finns det inga sekretessbestämmelser i OSL som kan täcka upp det sekretessbehov som kommer att finnas med anledning av det internationella samarbete som förutskickas i artikel 10 i direktivet.

Sammanfattningsvis delar regeringen utredningens uppfattning att det behövs införas nya sekretessbestämmelser för att leva upp till de krav som ställs i olycksutredningsdirektivet.

I IMO-koden finns mer detaljerade bestämmelser om sekretess i kapitel 13 och 23. När det gäller kapitel 13 ska dock beaktas att även om de bestämmelserna finns i kodens tvingande del och därmed är tvingande när det gäller den utredande statens skyldighet att skicka ett utkast till

utredningsrapport till en stat med väsentligt intresse i utredningen, så är det enligt koden valfritt för stater som har ett sådant väsentligt intresse att ställa upp de garantier som avses i bestämmelserna. Bestämmelserna i IMO-kodens kapitel 23–25 finns vidare i kodens rekommenderande del och är därför inte är bindande för Sverige.

Utredningen har föreslagit ett antal nya sekretessbestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen. Med hänsyn till lagens struktur (se avsnitt 7.2.1) har utredningen föreslagit att bestämmelserna ska placeras dels i lagens fjärde avdelning, som innehåller sekretess till skydd för allmänna intressen, dels i lagens femte avdelning som innehåller bestämmelser om sekretess till skydd för enskilda. Dessa förslag behandlas nedan i avsnitt 7.4.1–3.

När det gäller Statens haverikommissions synpunkt kan regeringen konstatera att det framstår som otillfredsställande att det kommer att gälla olika sekretessordningar för de olika delarna av LUO:s tillämpningsområde. Regeringen konstaterar att det finns skäl att i ett annat sammanhang överväga att införa en sekretessordning som är så likartad som möjligt för de olika delarna av LUO:s tillämpningsområde, med den reservationen att det på luftfartsområdet redan införts vissa särskilda regleringar om sekretess (se den av kommissionen nämnda EU-förordningen samt prop. 2006/07:110, Rapportering av händelser inom civil luftfart m.m., s. 34 ff).

7.4 Nya sekretessbestämmelser

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

Regeringens förslag: Sekretess ska gälla för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt lagen om undersökning av olyckor, om det kan antas att syftet med en sådan undersökning eller bedömning motverkas eller den framtida verksamheten skadas. Sekretessen ska även gälla för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet för att biträda nyss nämnd verksamhet.

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

För uppgift i en allmän handling ska sekretessen gälla i högst fyrtio år.

Utredningens förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens. Utredningen har dock föreslagit att sekretessen ska gälla med ett omvänt skaderekvisit.

Remissinstanserna: *Svea hovrätt* har menat att det kan finnas anledning att överväga behovet av att använda ett omvänt skaderekvisit. Hovrätten har hänvisat till att 15 kap. 1 och 2 §§ om utrikes- och försvarssekretess och 18 kap 1 § om förundersökningssekretess till skydd för det allmänna innehåller raka skaderekvisit samt att det omvända skaderekvisitet i 35 kap. 1 § om förundersökningssekretess till skydd för enskilda moti-

veras av ett speciellt skäl. *Rikspolisstyrelsen* har i och för sig inget att invända mot att det införs ett starkt sekretesskydd. Med beaktande av det starka sekretesskydd som föreslås bör dock enligt *Rikspolisstyrelsen* en annan sekretessbrytande bestämmelse, utöver den s.k. generalklausulen i 10 kap. 27 kap. OSL, övervägas för det fall uppgifter i en olycksundersökning behövs i en förundersökning om brott. *Sjöfartsverket* har framfört att utredningens lagförslag inte innebär att sekretess kan gälla för allmänna handlingar som finns hos en myndighet innan de lämnats till Statens Haverikommission. Verket menar att detta borde vara fallet. *Transportstyrelsen* har lämnat en liknande synpunkt och hänvisat till sin roll som informationsmottagare enligt 6 kap. 14 § sjölagen och 20 § FOU. *Transportstyrelsen* har därvid framhållit rapporteringsreglerna i 6 kap. 14 § sjölagen ska fullgöras till styrelsen och mot den bakgrunden ställt sig frågande till varför skydd för uppgiftslämnarens identitet och för uppgift som lämnats av enskild inte gäller också hos styrelsen.

Skälen för regeringens förslag

Sekretess till skydd för Statens haverikommissionens undersökande verksamhet

Utredningen har bl.a. mot bakgrund av artikel 9 i olycksutredningsdirektivet, föreslagit att sekretess ska gälla i Statens haverikommissionens verksamhet för uppgift i undersökning av sjöolycka eller tillbud till sjöss eller preliminär bedömning av allvarlig sjöolycka enligt lagen om undersökning av olyckor, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att syftet med undersökningen eller bedömningen motverkas eller den framtida verksamheten skadas. *Svea hovrätt* har anfört att det kan finnas anledning att överväga utredningens val av skaderekvisit och har pekat på att bl.a. bestämmelserna om utrikes-, försvars- och förundersökningssekretess i 15 kap. 1 och 2 §§ samt 18 kap. 1 § OSL är försedda med raka skaderekvisit samt att det omvända skaderekvisitet i 35 kap. 1 § OSL har införts av särskilda skäl.

När det övervägs att införa en ny sekretessbestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen ska det alltid göras en avvägning mellan sekretessintresset och insynsintresset (prop. 1979/80:2, Del A, s. 75 f.). När skälen för att införa en sekretessbestämmelse anses väga tyngre än insynsintresset kommer avvägningen mellan sekretessintresset och allmänhetens intresse av insyn normalt till uttryck genom att sekretessbestämelsen förses med ett skaderekvisit. Om insynsintresset anses väga tyngst införs en presumtion för offentlighet, vilket innebär att en uppgift som omfattas av bestämmelsens tillämpningsområde får hemlighållas endast om det kan antas att en viss angiven skada inträffar om uppgiften lämnas ut, dvs. bestämmelsen är försedd med ett s.k. rakt skaderekvisit. I de fall sekretessintresset anses väga tyngst införs en presumtion för sekretess, dvs. ett omvänt skaderekvisit. Detta innebär att en uppgift som omfattas av bestämmelsens tillämpningsområde inte får lämnas ut om det inte står klart att uppgiften kan lämnas ut utan att en viss i bestämmelsen angiven skada inträffar.

Enligt artikel 9 i olycksutredningsdirektivet ska uppgifter som avses i artikeln inte tillgängliggöras för andra ändamål än säkerhetsutrednings-

syften, om inte behörig myndighet i medlemsstaterna *beslutar* att ett röjande av uppgifterna är av övervägande allmänintresse. Med hänsyn till att en sekretessprövning enligt tryckfrihetsförordningen ska göras varje gång en uppgift i en allmän handling begärs ut får ett införande av en bestämmelse med ett skaderekvisit anses förenligt med direktivet. Offentlighetsprincipen ger uttryck för att det alltid finns ett allmänintresse av insyn i myndigheters verksamheter. När det gäller uppgifter, som inte kan antas motverka en utredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss eller en preliminär bedömning av en allvarlig sjöolycka eller skada Statens haverikommissionens framtida verksamhet, finns det således ett övervägande allmänintresse i att lämna ut uppgiften. Regeringen anser därför att bestämmelsen till skydd för Statens haverikommission undersökande verksamhet, som *Svea hovrätt* har varit inne på, bör omfattas av ett rakt skaderekvisit. Det är i första hand Statens haverikommission som i varje enskilt fall kommer att avgöra om skaderekvisitet är uppfyllt beträffande en viss uppgift eller inte.

Biträdessekretess m.m.

Utredningen har vidare föreslagit att sekretessbestämmelsen till skydd för Statens haverikommission undersökande verksamhet ska kombineras med *dels* en bestämmelse om sekretess i verksamhet hos annan myndighet för att *biträda* Statens haverikommission i dess undersökande och bedömande verksamhet, *dels* en bestämmelse om *överföring av sekretess*.

Den, s.k. *biträdessekretessen* blir tillämplig hos den biträdande myndigheten både på uppgifter som myndigheten får från Statens haverikommission och på uppgifter som den biträdande myndigheten avser att lämna till Statens haverikommission. Bestämmelsen är utformad med bestämmelsen i 18 kap. 3 § OSL som förebild. Som framgår av avsnitt 7.2.4 kan med stöd av sistnämnda bestämmelse sekretess upprätthållas för t.ex. en myndighets utredning till grund för en åtalsanmälan eller ett obduktionsutlåtande även innan uppgifterna har kommit åklagare eller polis till del. På motsvarande sätt innebär nu föreslagen bestämmelse, förutsatt att skaderekvisitet är uppfyllt, att sekretess kan upprätthållas för uppgifter som en myndighet överlämnar till Statens haverikommission för att utgöra underlag för en prövning om huruvida en undersökning eller preliminär bedömning ska inledas. Detta innebär att bestämmelsen t.ex. kommer att omfatta uppgifter som andra myndigheter får avseende sjöolyckor och tillbud och som dessa myndigheter har skyldighet att i sin tur rapportera till Statens haverikommission (se avsnitt 6.2.6). Vidare blir bestämmelsen tillämplig både på det utkast till slutlig rapport som Statens haverikommission skickar ut för synpunkter och på de synpunkter som den mottagande myndigheten avser att lämna avseende utkastet. Bestämmelsen blir också tillämplig om Statens haverikommission t.ex. begär ett utlåtande av en offentliganställd expert. I den mån Statens haverikommission behöver biträde av en enskild kan sekretessbelagda uppgifter lämnas ut till denne med ett sekretessförbehåll enligt 10 kap. 14 § OSL. Genom ett sådant förbehåll uppkommer en tystnadsplikt, som är straffsanktionerad i 20 kap. 3 § brottsbalken.

Den av utredningen föreslagna *bestämmelsen om överföring av sekretess* har motiverats med att Statens haverikommission kan behöva lämna uppgifter i en olycksundersökning till andra myndigheter, t.ex. i syfte att dessa ska bistå utredningen på visst sätt. I ett sådant fall kommer dock den s.k. biträdessekretessen att bli tillämplig. Det kan dock vara så att Statens haverikommission kan vara tvungen att lämna över vissa uppgifter till polisen av annat skäl än att begära polisens biträde (se nedan). Med anledning härav kan det finnas skäl att införa en bestämmelse om överföring av sekretess. En bestämmelse om överföring av sekretess gäller dock bara i ett led, dvs. sekretessen överförs bara till den myndighet som tar emot uppgiften från Statens haverikommission. Om den mottagande myndigheten därefter lämnar uppgiften till en tredje myndighet överförs inte sekretessen till den tredje myndigheten. Polisen kan dock ha behov av att lämna uppgifter, som polisen mottagit av Statens haverikommission, vidare till en åklagare. Av denna anledning anser regeringen att man i stället för att kombinera en bestämmelse om sekretess som gäller ”i” Statens haverikommissions verksamhet med en bestämmelse om överföring av sekretess, bör välja den lösningen att sekretessbestämmelsen konstrueras så att den gäller ”för uppgift som hänför sig till” nu aktuell verksamhet hos Statens haverikommission. En sådan konstruktion innebär att sekretessen gäller för uppgiften även om den lämnas till andra myndigheter i flera led (jfr 18 kap. 1 § OSL). Sekretessbestämmelsen utgör således en primär sekretessbestämmelse hos alla de myndigheter där uppgiften befinner sig.

Uppgifter i slutlig rapport

Som nämns ovan anges i artikel 14 i olycksutredningsdirektivet att utredningar enligt direktivet ska offentliggöras i en rapport. I bilaga 1 till direktivet finns närmare regler om vilka uppgifter rapporten ska innehålla, bl.a. anges att rapporten varken bör hänvisa till vittnesmål eller koppla ihop någon som nämns i rapporten med någon som har vittnat under säkerhetsutredningen. I kapitel 23.3 i IMO-koden anges att undersökningsmaterialet bör inkluderas i den slutliga rapporten, eller dess bilagor, endast om det är relevant (pertinent) för analysen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss.

Med anledning härav har utredningen föreslagit *dels* att sekretess inte ska gälla för uppgifter som upptas i en slutlig rapport om undersökningen, *dels* att 13 § FOU (som bl.a. anger att rapporter om tillbud inte ska ange inblandade personers namn) ska kompletteras med ett nytt andra stycke där det anges att de uppgifter som IMO-koden definierar som delar av undersökningsmaterialet ska anges i slutrapporten endast om det är väsentligt för analysen av olyckan eller tillbudet.

Regeringen delar utredningens bedömning att det bör göras undantag från sekretessen för uppgifter som tas in i den slutliga rapporten, även om undantaget rent lagtekniskt bör utformas något annorlunda än vad utredningen föreslagit. Undantagsbestämmelsen bör inte hänvisa till en särskild regel i FOU utan direkt till LUO.

Däremot delar regeringen inte utredningens uppfattning om att det bör införas en författningsföreskrift om att undersökningsmaterial ska anges i

slutrapporten endast om det är väsentligt för analysen av olyckan eller tillbudet. Ordet ”väsentligt” innebär ett högre krav på att uppgifter ska få tas in i rapporten än ordet ”relevant”. Det får vidare anses ligga i sakens natur att endast relevanta omständigheter ska tas in i rapporten.

Sekretesstid

Sekretesstidens längd varierar beroende på vilket skyddsintresse som har föranlett sekretessen. För uppgifter om rikets utrikes förhållanden gäller en sekretesstid på fyrtio år (15 kap. 1 § OSL). Fyrtio år är också den längsta sekretesstiden för uppgifter som ingår i en förundersökning i brottmål och vars röjande kan skada bl.a. den brottsutredande verksamheten (18 kap. 1 § OSL). Utredningen har mot denna bakgrund föreslagit att sekretessen ska gälla som längst i fyrtio år när det gäller uppgifter som omfattas av den föreslagna sekretessbestämmelsen till skydd för verksamheten hos Statens haverikommission. Regeringen delar denna uppfattning.

Bestämmelsens placering

Utredningen har föreslagit att de nu behandlade sekretessbestämmelserna, som gäller till skydd för Statens haverikommissions verksamhet avseende undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor, ska placeras i 17 kap. OSL, som innehåller bestämmelser om sekretess till skydd främst för myndigheters verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn. Som framgår av avsnitt 6.2.9 anser regeringen att Statens haverikommissions verksamhet enligt LUO får anses utgöra tillsyn i den mening det begreppet har enligt tryckfrihetsförordningen och OSL. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att de nu aktuella bestämmelserna bör placeras i 17 kap. OSL.

Möjligheter att lämna uppgifter ur en olycksutredning till en polismyndighet samt sekretess hos domstol

Rikspolisstyrelsen har anfört att det av utredningen föreslagna sekretesskyddet är av sådan styrka att en annan sekretessbrytande bestämmelse än den s.k. generalklausulen i 10 kap. 27 § OSL bör övervägas för det fall uppgifter i en olycksundersökning behövs i en förundersökning om brott. Enligt generalklausulen hindrar sekretess inte att uppgift lämnas till en annan myndighet om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse sekretessen ska skydda.

Rikspolisstyrelsens synpunkt aktualiserar en frågeställning som inte har lyfts fram av utredningen, nämligen frågan vilka möjligheter det kommer att finnas att lämna uppgifter som kommer att omfattas av den föreslagna sekretessen hos Statens haverikommission till polisen samt, i förlängningen, vilken sekretess som kommer att gälla för dessa uppgifter om de lämnas över till en domstol av en åklagare i samband med att åtal väcks. Dessa frågor har betydelse bl.a. mot bakgrund av kapitel 23.2 och

24 i IMO-koden. Som nämnts i avsnitt 7.1.2 följer av kapitel 24.1 i koden att om en person är skyldig enligt lag att lämna uppgifter i en olycksutredning som är komprometterande (incriminating) för personen själv bör uppgifterna, så långt det är möjligt enligt nationell rätt, förhindras att användas som bevis i en tviste- eller brottmålsprocess mot personen i fråga. Kapitel 23.2 innehåller en rekommendation om att det ska gälla viss sekretess hos domstol.

Direktivet har inte någon bestämmelse som motsvarar kapitel 24.1 i IMO-koden. I direktivets inledande skäl 10 sägs 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 direktivets artikel 1.2 anges att medlemsstaterna ska se till att utredningsorganet inte avstår från att lämna en fullständig rapport om orsakerna till sjöolyckan eller tillbudet av den anledningen att man av resultatet kan dra slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan. I direktivets inledande skäl 8 anges vidare att det bör tas hänsyn till IMO-koden. Artikel 9 i direktivet, som rör sekretessfrågan, är mycket mer summariskt formulerad än kapitel 23.1 och 2 i IMO-koden. I koden finns två bestämmelser om sekretess som tar sikte på dels ”utredare som utför en olycksundersökning” (23.1), dels ”den aktuella domstolsinstansen” (23.2). I direktivet finns bara en bestämmelse (artikel 9). Enligt den bestämmelsen ska medlemsstaterna se till att vissa uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än säkerhetsutredningssyften (jfr kapitel 23.1 i koden), om inte ”behörig myndighet” beslutar att ett röjande av uppgifterna är av övervägande allmänintresse (jfr kapitel 23.2 i koden). Begreppet ”behörig myndighet” definieras inte i direktivet. Det kan dock konstateras att det används två olika begrepp i artikel 9 respektive artikel 8 (”behörig myndighet” respektive ”utredande organ”).

Regeringen konstaterar till en början att Statens haverikommission enligt 9 § första stycket LUO får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen samt ta med sig och granska handlingar och föremål som kan antas vara av sådan betydelse. Om sådana uppgifter som Statens haverikommission inhämtar omfattas av den sekretess som föreslås i detta kapitel kan, som Rikspolisstyrelsen har påpekat, den s.k. generalklausulen bli tillämplig. Därutöver kan även den sekretessbrytande bestämmelsen i 10 kap. 24 § OSL vara tillämplig. Enligt den bestämmelsen hindrar sekretess inte, med vissa här irrelevanta undantag, att en uppgift som angår misstanke om ett begånget brott lämnas till bl.a. en polismyndighet, om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda annan påföljd än böter. Sedan sistnämnda bestämmelse infördes har den s.k. generalklausulen, när det gäller uppgifter om begångna brott, främst betydelse för brott som kan antas föranleda bötespåföljd. Om någon av dessa sekretessbrytande bestämmelser är tillämpliga och polisen begär att få ta del av uppgifter med stöd av bestämmelsen i fråga är Statens haverikommission enligt 6 kap. 5 § OSL skyldig att lämna uppgifterna till polisen.

Om Statens haverikommissions undersökning inte kan fullföljas på annat sätt får Statens haverikommission enligt 9 § andra stycket LUO begära att en polismyndighet lämnar den hjälp som behövs vid

utredningen. För polismyndighets utredning gäller då bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar. Av förarbetena till LUO framgår att detta innebär att polisen vid behov, trots att brottsmisstanke inte föreligger, kan hämta och kvarhålla en person för förhör och i övrigt vidta de åtgärder som detta kapitel ger utrymme för. Om misstanke om brott uppstår får polisen även tillgripa tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken under de förutsättningar som anges där. Detta ansågs dock så självklart att Lagrådet inte ansåg att detta behövde framgå av lagtexten (prop. 1989/90:104 s 39 f.).

Enligt 10 § LUO får den myndighet som gör en undersökning enligt den lagen begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål.

Om en undersökning enligt LUO pågår parallellt med en förundersökning ska enligt 8 § LUO undersökningen enligt denna lag genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. RB leder förundersökningen av det inträffade.

Som nämnts ovan följer av kapitel 24.1 i IMO-koden att om en person är skyldig enligt lag att lämna uppgifter i en olycksutredning som är komprometterande (incriminating) för personen själv bör uppgifterna, så långt det är möjligt enligt nationell rätt, förhindras att användas som bevis i en tviste- eller brottmålsprocess mot personen i fråga. Av Europadomstolens praxis följer att rätten till en rättvis rättegång enligt artikel 6 i den europeiska konventionen av den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) innefattar att en person som är misstänkt för brott inte ska behöva belasta sig själv. Denna s.k. passivitetsrätt innebär att den misstänkte inte ska behöva bidra till utredningen eller bevisningen i målet genom att göra medgivanden eller tillhandahålla belastande material. Passivitetsrätten kan dock börja göras gällande för den enskilde först efter att den s.k. anklagelsetidpunkten har inträtt. Regeringen har tidigare gjort bedömningen att anklagelsetidpunkten i vart fall måste anses uppnådd vid tidpunkten för en myndighets brottsanmälan till åklagare (prop. 2004/05:164 s. 104). Med anledning av ovanstående finns det bestämmelser i tullagen (2000:1281) och taxeringslagen (1990:324) av innebörd att om det finns anledning att tro att en person har begått brott så får personen i fråga inte föreläggas vid vite att medverka i en utredning som har samband med den gärning som brottsmisstanken avser (10 kap. 4 § tredje stycket tullagen och 3 kap. 6 § andra stycket taxeringslagen). Av fallet *Allen mot Storbritannien* (Europadomstolens beslut den 10 september 2002) framgår dock att det inte kan anses strida mot artikel 6 i Europakonventionen att uppgifter som begärts in av en icke misstänkt person under sanktionshot och som i sig ger upphov till misstanke om brott, används i en brottsutredning avseende det aktuella brottet. Europakonventionen har inkorporerats i svensk rätt genom lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Vad som sagts ovan måste således beaktas av Statens haverikommission när myndigheten tillämpar bestämmelserna i LOU.

Utredningen har föreslagit vissa kompletteringar i 9 § LUO, men inte några ändringar av paragrafens första och andra stycke. Utredningens förslag till s.k. biträdessekretess innebär dock att polisen, när polisen

biträder Statens haverikommission enligt 9 § andra stycket LUO, kommer att omfattas av biträdessekretessen. Fråga uppstår då om detta kommer att innebära något hinder för polisen att använda sig av sådana uppgifter, som polisen tar del av i sin biträdande verksamhet, i sin brottsutredande verksamhet.

Enligt 8 kap. 2 § OSL gäller det sekretess mellan två *olika* verksamhetsgrenar när de är att betrakta som *självständiga* i förhållande till varandra. Av förarbetena till offentlighets- och sekretesslagen framgår att det är fråga om olika verksamhetsgrenar inom en myndighet när myndigheten har att tillämpa två sinsemellan helt olika uppsättningar av sekretessbestämmelser (prop. 2008/09:150 s. 356 f.). I nu aktuellt fall kommer polisen i sin biträdande verksamhet att tillämpa en bestämmelse till skydd för det allmänna i 17 kap. OSL och en korresponderande bestämmelse till skydd för enskilda i 29 kap. OSL (se avsnitt 7.4.2). I polisens brottsbekämpande verksamhet tillämpas på motsvarande sätt bestämmelser till skydd för det allmänna i 18 kap. OSL och korresponderande bestämmelser till skydd för enskilda i 35 kap. OSL. Polisens biträdande respektive brottutredande verksamhet får således anses utgöra två olika verksamhetsgrenar inom polisen. En sekretessgräns uppstår dock först om de olika verksamhetsgrenarna också är att anse som självständiga i förhållande till varandra. När så är fallet får bedömas med ledning av förarbetena till 2 kap. 8 § TF. Enligt sistnämnda bestämmelse ska en handling som ett organ, som ingår i eller är knutet till ett verk eller liknande myndighetsorganisation, har överlämnat till ett annat organ inom samma myndighetsorganisation eller en handling som framställts för ett sådant överlämnande, inte anses som därigenom inkommen eller upprättad (och därmed som en allmän handling) i annat fall än då organen uppträder som självständiga i förhållande till varandra.

Om polisens verksamhet är så organiserad att det finns en sekretessgräns mellan nu nämnda verksamhetsgrenar kan uppgifter som inhämtas i den biträdande verksamheten bara lämnas till den brottsutredande verksamheten med tillämpning av sekretessbrytande bestämmelser. Om polisens verksamhet inte är organiserad på detta sätt föreligger inga sådana hinder. Det är dock ovanligt att Statens haverikommission begär biträde av polisen och att polisen på ovan skisserat sätt får kännedom om uppgifter i Statens haverikommissions utredning. Den myndighet som i första hand kan komma i fråga att tillämpa de ovan nämnda sekretessbrytande bestämmelserna är därför Statens haverikommission. Om någon av dessa bestämmelser är tillämpliga och polisen begär att få ta del av uppgifter med stöd av bestämmelsen i fråga är, som nämnts ovan, Statens haverikommission enligt 6 kap. 5 § OSL skyldig att lämna uppgifterna till polisen.

Som nämnts ovan föreslår regeringen att sekretessen till skydd för undersökning av sjöolyckor eller tillbud ska konstrueras så att sekretessen följer med uppgiften. Det innebär att om Statens haverikommission lämnar en uppgift som omfattas av sådan sekretess till polisen kommer denna sekretess att gälla även hos polisen. Sekretessen kommer även att gälla hos åklagaren om polisen lämnar uppgiften vidare dit. Detta kan få betydelse i den mån sekretessen till skydd för förundersökningen (18 kap. 1 § OSL) upphör att gälla hos polis och åklagare allteftersom förundersökningen fortskrider.

Som nämnts tidigare gäller förundersökningssekretess hos polisen inte bara till skydd för förundersökningen som sådan enligt 18 kap. 1 § OSL, utan även till skydd för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden enligt 35 kap. 1 § OSL. Sistnämnda sekretess gäller med ett omvänt skaderekvisit. Som nämnts i avsnitt 7.2.4 upphör enligt 35 kap. 7 § OSL som huvudregel förundersökningssekretessen till skydd för enskilda att gälla för uppgifter som lämnas till domstol i samband med att åtal väcks. Enligt 35 kap. 7 § 3 gäller dock detta inte om uppgiften finns i en handling som har kommit från en annan myndighet (än åklagar- eller polismyndighet), där uppgiften är sekretessreglerad. Om sistnämnda bestämmelse är tillämplig överförs förundersökningssekretessen till domstolen enligt 43 kap. 2 § första stycket OSL och gäller där för den aktuella uppgiften med ett rakt skaderekvisit (se 43 kap. 3 § andra stycket OSL). Som regeringen återkommer till i avsnitt 7.4.2. föreslår regeringen att det ska införas nya sekretessbestämmelser (med omvända skaderekvisit) till skydd för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden som korresponderar mot de sekretessbestämmelser till skydd för undersökningar av sjöolyckor och tillbud som föreslås i detta avsnitt. Även sekretessbestämmelserna till skydd för enskilda ska således konstrueras så att utgör primära sekretessbestämmelser hos alla de myndigheter där uppgifterna befinner sig. Sammantaget innebär detta att uppgifter som kommer att omfattas av sekretess till skydd för enskilda hos Statens haverikommission och som lämnas till polisen och därifrån till åklagare samt från denne till domstol i samband med åtal, kommer att omfattas av sekretess till skydd för enskilda hos domstolen såväl enligt 35 kap. 1 § OSL som enligt den sekretessbestämmelse som föreslås i avsnitt 7.4.2. Eftersom sistnämnda sekretessbestämmelse utgör en primär sekretessbestämmelse även hos domstolen kommer den att konkurrera ut den överförda förundersökningssekretessen (43 kap. 2 § andra stycket OSL).

Huruvida den föreslagna sekretessen till skydd för enskilda består hos domstolen beror på om domstolen håller förhandlingen inom öppna eller stängda dörrar när uppgiften förebringas (43 kap. 5 § OSL) samt om domstolen väljer att ta in uppgiften i domen och i så fall om domstolen väljer att förordna om sekretess för uppgiften i domen eller inte (43 kap. 8 § OSL).

Regeringen anser sammantaget att den svenska regleringen genom att kompletteras med ovan nämnda sekretessbestämmelser kommer att få en utformning som uppfyller artikel 9 i olycksutredningsdirektivet samt även kapitel 23.1 och 2 och 24.1 i IMO-koden.

Regeringens förslag: Sekretess ska gälla för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt lagen om undersökning av olyckor, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men. Sekretessen ska även gälla uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet för att biträda nyss nämnd verksamhet.

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

För uppgift i en allmän handling ska sekretessen gälla i högst femtio år.

Regeringens bedömning: Det bör inte införas någon särskild bestämmelse om sekretess till skydd för uppgifter som lämnats av enskild och för uppgift om en enskild uppgiftslämnarens identitet.

Utredningens förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens. Utredningen har dock föreslagit en särskild bestämmelse om sekretess till skydd för uppgifter som lämnats av enskild och för enskild uppgiftslämnarens identitet.

Remissinstanserna: Se redovisningen av remissinstansernas synpunkter under avsnitt 7.4.1.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Sekretess till skydd för enskildas personliga och ekonomiska förhållanden

Samma skäl som anförts för att införa sekretessbestämmelserna i 17 kap. OSL kan anföras för att införa korresponderande sekretessbestämmelser för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden. När det gäller valet av skaderekvisit ska dock beaktas att allmänintresset av insyn normalt är större när det gäller myndigheters verksamheter än när det gäller uppgifter om enskilda (jfr 18 kap. 1 § och 35 kap. 1 § OSL). Med hänsyn härtill och till att det i Statens haverikommissionens undersökande verksamhet kan förekomma många känsliga uppgifter om enskildas hälsa och andra personliga förhållanden samt att ett av syftena med direktivet är att undvika att uppgifter som rör vittnen används för diskriminerande åtgärder och vedergällning mot vittnena bör enligt regeringen sekretessen till skydd för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden gälla med ett omvänt skaderekvisit. Regeringen avser att ändra p 100 i bilagan till OSF i syfte att undvika onödig dubbelreglering av sekretess till skydd för enskilda i Statens haverikommissionens verksamhet.

Vidare bör den sekretess som föreslås till skydd för enskilda kunna gälla under längre tid än sekretessen till skydd för Statens haverikommissionens undersökande verksamhet. När det gäller skyddet för enskildas personliga förhållanden är sekretesstiden i regel maximerad till femtio respektive sjuttio år (se prop. 1979/80:2 Del A s. 459 och 493 och

som exempel 25 kap. 1 § respektive 29 kap. 8, 10 och 11 §§ OSL). Den kortare tiden brukar användas när det är fråga om arbetsrelaterad sekretess. Utredningen har föreslagit att sekretess ska kunna gälla i högst femtio år. Även om det kan förekomma uppgifter om andra enskilda än anställda hos berörda rederier, t.ex. uppgifter om passagerare, i nu aktuell verksamhet hos Statens haverikommission delar regeringen utredningens uppfattning att en längsta sekretesstid om femtio år för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden får anses vara tillräckligt i detta sammanhang.

På motsvarande sätt som när det gäller sekretessen till skydd för undersökningar av sjöolyckor och tillbud bör den här föreslagna sekretessbestämmelsen kompletteras av en bestämmelse om s.k. biträdessekretess samt förses med ett undantag för uppgifter som tas in i slutlig rapport om undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor.

Som påpekats i avsnitt 6.2.9 kommer den i detta avsnitt föreslagna sekretessen till skydd för enskilda att konkurrera ut sekundära sekretessbestämmelser till skydd för enskilda, som annars skulle bli tillämpliga hos Statens haverikommission i nu aktuell verksamhet enligt 11 kap. 1 § OSL (11 kap. 8 § OSL).

Sekretess för uppgift som lämnats av enskild och för enskild uppgiftslämnarens identitet

Utredningen har föreslagit att det, utöver ovan föreslagna bestämmelser om sekretess för uppgifter om enskildas personliga eller ekonomiska förhållande, ska införas en särskild sekretessbestämmelse av innebörd att sekretess ska gälla för *uppgift som lämnats av enskild* och för *uppgift om en enskild uppgiftslämnarens identitet* i en undersökning av sjöolycka eller tillbud till sådan olycka eller i preliminär bedömning av sådan olycka, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs. Utredningen föreslår inte att denna bestämmelse ska förses med något undantag för uppgifter som tas in i en slutlig rapport. Syftet med sistnämnda sekretessbestämmelse är enligt utredningen att uppgifter som kan avslöja identiteten på uppgiftslämnaren ska kunna hemlighållas för att därmed kraven enligt olycksutredningsdirektivet och IMO-koden i detta avseende ska fullgöras.

Som framgår ovan föreslår regeringen, i likhet med utredningen, en ny sekretessbestämmelse enligt vilken uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden kan hemlighållas i en olycksutredning, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men. Begreppet personliga förhållanden innefattar bl.a. namn och kontaktuppgifter avseende enskilda fysiska personer (prop. 1975/76:160 s. 109, 1979/80:2 Del A s. 84 och 2003/04:93 s. 45 samt RÅ 1994 not 516). Uppgifter som en enskild lämnar om sitt agerande i en viss situation får också anses vara hänförliga till dennes personliga förhållanden. Likaså det faktum att det är en viss person som har att lämna vissa uppgifter. För att en enskild ska lida skada eller men om uppgifter lämnas ut krävs dock att uppgifterna kan kopplas till en viss individ. Det innebär att man i allmänhet kan lämna ut avidentifierade uppgifter utan risk för att skada eller men uppkommer. I

enstaka fall kan det dock tänkas att en avidentifiering inte är tillräcklig för att hindra att sambandet mellan uppgiften och individen spåras. Huruvida en sådan risk föreligger får bedömas efter omständigheterna i det enskilda fallet (prop. 1979/80:2 Del A s. 84). Uppgifter som lämnas till Statens haverikommission och som indirekt kan avslöja en uppgiftslämnarens identitet kan exempelvis vara uppgifter om olycksförloppet, om att viss utrustning inte fungerat eller om andras agerande, som bara en viss person eller befattningshavare kan ha iakttagit. Även sådana uppgifter kan således hemlighållas med stöd av sekretessen till skydd för enskilds personliga förhållanden om de kan röja den enskildes identitet.

Mot denna bakgrund anser regeringen att det är tillräckligt att den ovan föreslagna bestämmelsen om sekretess för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden införs för att uppgifter som kan avslöja identiteten på uppgiftslämnaren ska kunna hemlighållas. Någon extra bestämmelse om sekretess som tar särskilt sikte på sådana uppgifter behövs således inte. Det kommer dock inte alltid att vara möjligt att hemlighålla uppgifter som endast indirekt avslöjar identiteten på en uppgiftslämnare. Detta beror på att beskrivningar av olycksförloppet, att viss utrustning inte fungerat eller s.k. mänskliga faktorer behöver redovisas i den slutliga rapporten om en undersökning av en olycka eller ett tillbud för att syftet med densamma ska kunna anses uppnådd, nämligen att klarlägga händelseförloppet och orsaken till olyckan eller tillbudet liksom skador och andra effekter. Här kan också erinras om att säkerhetsutredningsrapporten enligt bilaga 1 till olycksutredningsdirektivet bl.a. ska innehålla uppgifter om sjöolyckan eller tillbudet som avser typ av sjöolycka eller tillbud, yttre omständigheter och omständigheter ombord, fartygets verksamhet och mänskliga faktorer. Enligt artikel 1.2 i direktivet ska vidare medlemsstaterna 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. Av dessa skäl bör, som nämnts tidigare, bestämmelse till skydd för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden förses med ett undantag för uppgifter som tas i en slutlig rapport.

Den nya sekretessbestämmelsens placering i offentlighets- och sekretesslagen

Utredningen har föreslagit att den nya sekretessbestämmelsen ska placeras i 32 kap. OSL. Det kapitlet innehåller sekretess till skydd för enskild i verksamhet som rör annan tillsyn, granskning, övervakning m.m. (än som avser näringslivet). Regeringen delar inte denna uppfattning. Bestämmelsen bör i stället placeras i 29 kap. som innehåller bestämmelser till skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation. Bestämmelsen bör placeras som en ny 12 a §, före bestämmelsen i 13 § om sjöförklaringar och andra utredningar (se avsnitt 6.2.1). Som nämnts i avsnitt 7.2.4 omfattar bestämmelsen i 29 kap. 13 § även undersökningar som sker med stöd av LUO hos t.ex. Statens haverikommission. Som framgår av avsnitt 7.2.3 följer av huvudregeln om konkurrens i 7 kap. 3 § OSL att om flera sekretess-

bestämmelser är tillämpliga samtidigt har den eller de sekretessbestämmelser enligt vilka uppgiften är sekretessbelagd företräde framför sekretessbestämmelser enligt vilka uppgiften ska lämnas ut.

Prop. 2010/11:116

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

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens med den skillnaden att utredningen inte har föreslagit att bestämmelsen även ska omfatta verksamhet som avser preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor.

Remissinstanserna: *Försvarsmakten* har konstaterat att LUO omfattar även statsfartyg, inkluderande svenska örlogsfartyg men att olycksutredningsdirektivet undantar undersökning av statsfartyg. Uppgifter som omfattas av försvarssekretess finns ofta tillgängliga ombord på örlogsfartyg. Försvarsmakten har inget att erinra mot utredningens förslag när det gäller Statens haverikommissions rätt att ta del av information under förutsättning att sekretessbelagd information hanteras av svensk myndighet för vilka OSL och säkerhetskyddslagen (1996:627) gäller. När det gäller möjligheten att överlåta ledningen av en sjöolycksutredning till en annan medlemsstat inom EU synes utredningen i 8 § FOU föreslå att den möjligheten ska omfatta även örlogsfartyg. Annan medlemsstat skulle därför få samma tillgång till undersökningsmaterial som Statens haverikommission vilket Försvarsmakten bestämt vänder sig mot. Synpunkten förs också fram med avseende på icke-medlemsstater.

Skälen för regeringens förslag: I olycksutredningsdirektivet och IMO-koden finns bestämmelser om internationellt samarbete beträffande säkerhetsutredningar. Enligt artikel 7.1 direktivet är utgångspunkten att varje sjöolycka eller tillbud till sjöss bara ska bli föremål för en utredning. Parallella säkerhetsutredningar av samma sjöolycka eller tillbud till sjöss ska bara ske i undantagsfall. Medlemsstater som utför parallella säkerhetsutredningar ska samarbeta med varandra och utbyta eventuellt relevanta uppgifter som samlats in under deras respektive utredningar, i syfte att så fort som möjligt komma fram till gemensamma slutsatser.

I artikel 10 olycksutredningsdirektivet anges att medlemsstaterna i nära samarbete med EU-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. Av artikel 10.3 f) framgår att utredningsorganen inom denna struktur ska 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 tredje länder. Artikel 10 i

olycksutredningsdirektivet innebär att det inom den permanenta samarbetsstrukturen kommer att finnas förväntningar på att Sverige har en bakomliggande sekretessreglering som kan svara upp mot de regler om sekretess som kan komma att utarbetas i samarbetsstrukturen. Det kommer då att handla om sekretess för uppgifter som kan komma att lämnas från Sverige men också sekretess för uppgifter som kan komma att lämnas från andra medlemsstater och tredje länder till Sverige.

I artikel 12.1 i direktivet finns bestämmelser om medlemsstaternas samarbete i säkerhetsutredningar med tredje länder med väsentligt intresse av utredningen.

Utredningen har med anledning av de regler som finns i artikel 7 och 12 i direktivet om samarbete med andra stater i säkerhetsutredningar föreslagit ett antal ändringar i FOU. Om dessa förslag genomförs kommer material som lämnas från en utländsk myndighet och som Statens haverikommission mottar i dessa sammanhang anses vara mottaget i en undersökning eller preliminär bedömning enligt LUO (beträffande statsfartyg, se nedan). De föreslagna nya sekretessbestämmelserna som behandlats i avsnitt 7.4.1 och 7.4.2 innehåller inga avgränsningar som innebär att de inte skulle vara tillämpliga på uppgifter som härrör från en utländsk myndighet. De kommer således att vara tillämpliga även på sådana uppgifter såvitt övriga förutsättningar, t.ex. skaderekvisitet, är uppfyllda.

Det kan dock förekomma att Statens haverikommission inom ramen för annat mera strukturellt samarbete med utländska myndigheter, t.ex. den permanenta samarbetsstruktur som förutsätts tillskapas enligt artikel 10 i direktivet, kan komma att motta information som är sekretessbelagd i utlandet. Utredningen föreslog i sitt delbetänkande (SOU 2009:90) att det skulle införas en ny sekretessbestämmelse av innebörd att sekretess bl.a. skulle gälla i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende sjöövervakning och informationssystem för civil sjötrafik för uppgift som lämnats av annan stat eller en mellanfolklig organisation, om det kan antas att myndighetens arbete för en säkrare civil sjöfart motverkas om uppgiften röjs. Regeringen föreslog i propositionen Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 1 (prop. 2009/10:231) en sådan bestämmelse (17 kap. 7 § OSL), som därefter antogs av riksdagen (bet. 2010/11:TU4, rskr. 2010/11:34). Vid bedömningen av om sekretess ska föreligga ska enligt förarbetena 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 (prop. 2009/10:231 s. 45 f.). Denna sekretessbestämmelse bör kompletteras så att den även blir tillämplig på internationellt samarbete avseende undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor.

Om Sverige samarbetar med ett tredje land i en undersökning kan såväl den i detta avsnitt föreslagna sekretessbestämmelsen som de sekretessbestämmelser som föreslås i avsnitt 7.4.1 till skydd för Statens haverikommissionens undersökande verksamhet bli tillämplig. Vid konkurrens mellan flera sekretessbestämmelse följer av 7 kap. 3 § OSL att huvudregeln är att den eller de sekretessbestämmelser enligt vilka uppgiften är

sekretessbelagd har företräde framför sekretessbestämmelser enligt vilka uppgiften ska lämnas ut.

Frågan om sekretess i förhållande till andra stater aktualiseras även genom IMO-kodens bestämmelser i kapitel 13 om att en stat inte är skyldig att skicka ett utkast till en olyckundersökningsrapport till väsentligt berörda stater om inte vissa förutsättningar är uppfyllda, bl.a. att den berörda staten kan garantera att uppgifter i rapporten inte röjs utan den utlämnande statens samtycke och att den berörda staten lämnar en garanti att uppgifter som finns i utkastet inte kommer att användas i rättegångsförhandlingar mot personen som lämnade uppgifterna. Några förslag till ändringar som skulle möjliggöra för Statens haverikommission att lämna sådana garantier föreslås inte av utredningen, som bl.a. konstaterar att kapitel 13 visserligen förekommer i den tvingande delen av koden, men att bestämmelsen är fakultativ (på så vis att det är valfritt om en stat vill uppställa nu aktuella garantier).

När det är fråga om utlämnande av uppgifter från Sverige till andra medlemsstater och tredje länder aktualiseras 8 kap. 3 § OSL. Enligt denna bestämmelse får uppgift, för vilken sekretess gäller enligt OSL, inte röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, såvida inte 1. utlämnandet sker i enlighet med särskild föreskrift i lag eller förordning, eller 2. uppgiften i motsvarande situation skulle få lämnas till en svensk myndighet och det står klart att det är förenligt med svenska intressen att uppgiften lämnas till den utländska myndigheten eller den mellanfolkliga organisationen.

När det gäller tillämpligheten av 8 kap. 3 § 1 OSL kan det med anledning av *Försvarsmaktens* synpunkter konstateras att olycksutredningsdirektivet inte är tillämpligt på statsfartyg, varför det inte finns några skyldigheter för Sverige att införa regler om utlämnande av uppgifter avseende statsfartyg till andra stater. De av utredningen föreslagna ändringarna av 8 § FOU bör justeras, så att möjligheten för Sverige att överlåta ledningen av en undersökning till andra medlemsstater eller tredjeländer eller annars lämna information till andra stater inte gäller örlogsfartyg och andra statsfartyg.

I övrigt kan konstateras att regleringen i 8 kap. 3 § 2 OSL medger att Sverige genom Statens haverikommission kan lämna ut sekretessbelagd information till utländsk myndighet i de fall det är förenligt med Sveriges intresse av samarbete inom ramen för olycksutredningsdirektivet och IMO-koden. I olycksundersökningssammanhang får, med de reservationer beträffande statsfartyg som nyss berörts, förenligheten med svenska intressen anses följa av att Sverige är bundet av olycksutredningsdirektivet och vissa delar av IMO-koden.

7.4.4 Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter

Regeringens bedömning: Den tystnadsplikt som följer av de föreslagna sekretessbestämmelserna ska inte ha företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.
Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågan.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt 3 kap. 1 § OSL innebär sekretess ett förbud att röja uppgift, vare sig det sker muntligen, genom utlämnande av allmän handling eller på något annat sätt. Sekretess innebär således såväl tystnadsplikt som handlingssekretess. Den rätt att meddela och offentliggöra uppgifter som följer av 1 kap. 1 § TF och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen (YGL) har som huvudregel företräde framför tystnadsplikten. Nämnda rätt har dock aldrig företräde framför handlingssekretessen (7 kap. 3 § första stycket 2 och 5 § TF och 5 kap. 1 § första stycket och 3 § 2 YGL). Det kan således vara tillåtet att t.ex. muntligen lämna en uppgift till en journalist eller att själv publicera uppgiften, men det är aldrig tillåtet att med stöd av rätten att meddela och offentliggöra uppgiften lämna den allmänna handling varav den sekretessbelagda uppgiften framgår till t.ex. en journalist eller t.ex. själv publicera denna handling. I ett antal fall har vidare även bestämmelser om tystnadsplikt företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter. I dessa fall är således rätten att meddela och offentliggöra uppgifter helt inskränkt. Vissa av dessa situationer är reglerade direkt i tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen. Där anges vidare att det inte är tillåtet att med stöd av rätten att meddela och offentliggöra uppgifter uppsåtligt åsidosätta en tystnadsplikt i de fall som anges i en särskild lag. Den särskilda lag som avses är offentlighets- och sekretesslagen (se 13 kap. OSL, slutet av varje kapitel i lagens fjärde- sju avdelningar samt lagens sjunde avdelning).

En redogörelse för omständigheter som kan utgöra skäl för att inskränka rätten att meddela och offentliggöra uppgifter finns i prop. 1979/80:2 Del A s. 111 f. Sådana skäl kan t.ex. vara att en uppgift lämnats i förtroende eller att en uppgift omfattas av absolut sekretess eller – i viss utsträckning – att en uppgift omfattas av sekretess med ett omvänt skaderekvisit. Om en uppgift är hänförlig till myndighetsutövning är presumtionen att rätten att meddela och offentliggöra uppgifter inte ska inskränkas.

Den sekretessbestämmelse som föreslås till skydd för Statens haverikommissionens undersökande verksamhet föreslås placeras i 17 kap. OSL som en ny 4 a § och är försedd med ett rakt skaderekvisit. Den föreslagna bestämmelsen om sekretess för visst internationellt samarbete föreslås placeras i 17 kap. 7 § första stycket och är även den försedd med ett rakt skaderekvisit. Regeringen konstaterar att den enda tystnadsplikt som följer av de befintliga sekretessbestämmelserna i 17 kap. OSL och som begränsar rätten att meddela och offentliggöra uppgifter är den tystnadsplikt som följer av 17 kap. 7 § andra stycket. Enligt den bestämmelsen gäller absolut sekretess för vissa uppgifter från en annan stat, om den staten begär det. Regeringen anser, i likhet med utredningen, att det inte finns skäl att låta den tystnadsplikt som följer av de nu behandlade föreslagna sekretessbestämmelserna få företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Den sekretessbestämmelse som föreslås till skydd för uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden är försedd med ett omvänt skaderekvisit. Regeringen anser dock, i likhet med utredningen, att det saknas skäl att låta den tystnadsplikt som följer av sekretessbestämmelsen inskränka rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Regeringens förslag: De förslag som lämnas i denna proposition ska träda i kraft den 17 juni 2011.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte berört frågan.

Skälen för regeringens förslag: 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 samt 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 ska vara genomförda senast den 17 juni 2011. De ändringar och tillägg som föreslås i svensk lagstiftning i denna proposition bör därför träda i kraft den 17 juni 2011. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

9 Konsekvensbedömning

De förslag som lämnas i denna proposition kommer att innebära viss kostnadsökning för det allmänna angående Statens haverikommissionens verksamhet. De nya uppgifterna bedöms medföra att Statens haverikommission kommer att behöva utöka sin utredningskapacitet. Förslagen i propositionen har inte några nämnvärda effekter på sjöfartsnäringen eller enskilda i övrigt. Förslagen leder inte heller till några negativa konsekvenser för småföretags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Några alternativ till författningsreglering finns inte eftersom direktivet kräver att uppgifterna ska utföras.

9.1 Klassdirektivet och klassförordningen

I avsnitt 5.3 och 5.4 beskrivs genomförandet av klassdirektivet och klassförordningen i svensk rätt. Klassdirektivet och klassförordningen påverkar enligt sina lydelse Transportstyrelsen, om än marginellt. Den tillsyn av sina erkända organisationer, som en flaggstat ska göra, är i princip densamma som i tidigare direktiv. Det finns dock anledning att anta att denna tillsyn, som i dag kan kombineras med Transportstyrelsens avgiftsbelagda tillsynsförrättningar på fartyg, inte kommer att kunna utföras på samma sätt, allt dock beroende på i vilken utsträckning flaggstatstillsynen delegeras. I praktiken kan detta innebära att Transportstyrelsen inte får någon ersättning för sitt arbete. Det går inte i dag att säga hur stor kostnaden för denna tillsyn kommer att bli men de förändrade arbetsuppgifterna bör kunna rymmas inom myndighetens befintliga anslagsramar.

De i denna proposition föreslagna ändringarna i LUO och därtill hörande förordning kommer innebära ökade arbetsuppgifter för Statens haverikommission inom flera områden. För att finansiera de ökade arbetsuppgifterna kommer medel att överföras från Transportstyrelsen till Statens haverikommission från 2011 och framåt.

Tillämpningsområde och utredningsskyldighet

I avsnitt 6.2.2 föreslås att ett nytt andra stycke införs i 4 § LUO. Enligt det nya andra stycket ska en undersökning enligt LUO av en sjöolycka eller tillbud till sjöss göras när olyckan eller tillbudet berör ett fartyg som för svensk flagg eller är av annat väsentligt intresse för Sverige. I en ny paragraf 4 b § LUO definieras vad ”väsentligt intresse” innebär. Detta innebär att Statens haverikommissions utredningsskyldighet utökas till att också gälla utländska fartyg på svenskt vatten, eller då Sverige är en stat som har väsentligt intresse i olyckan. Kraven kommer att öka på Statens haverikommission på internationellt samarbete, både vad gäller representation i gemensamma samarbetsföretag och när det gäller krav på att bistå andra nationer, framförallt inom EU, med hjälp i olika utredningar.

I avsnitt 6.2.3 föreslås att det i LUO införs definitioner av sjöolyckors olika allvarlighetsgrad. Det gäller definitioner av vad som avses med mycket allvarlig sjöolycka, olycka som likställs med mycket allvarlig sjöolycka, allvarlig sjöolycka, annan sjöolycka samt tillbud till sjöss.

Den nya regleringen ska klargöra att en undersökning enligt LUO ska göras vid en allvarlig sjöolycka men också vid en olycka som likställs härmed. En undersökning enligt lagen får göras dels vid en allvarlig sjöolycka men också vid en annan sjöolycka.

Utredningsskyldigheten utökas genom att nya krav införs när en fullständig haveriutredning ska genomföras, bl.a. redan då ett dödsfall förekommer, men också med när en preliminär undersökning ska inledas för att ge underlag för ett skriftligt motiverat beslut om en utredning ska genomföras eller inte. Enligt dagens reglering är förutsättningen för att Transportstyrelsen ska undersöka en olycka att det ska vara påkallat från säkerhetssynpunkt (jämför 3 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor). Någon sådan begränsning finns inte i olycksdirektivet vilket innebär att det kan komma att leda till en för haverikommissionen utökad mängd undersökningar och ytterligare kostnader.

Utredningsorganet

I olycksutredningsdirektivet framgår ett krav på att säkerhetsutredningar ska genomföras under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar. I avsnitt 6.2.8 framgår att detta inte kommer att kräva några ändringar av svensk lag utan denna fråga kan regleras i förordning. Av 5 § LUO framgår nämligen att undersökning enligt lagen ska göras av den som regeringen bestämmer men regeringen får även föreskriva att myndigheten får överlåta åt någon annan att göra undersökningen. I FOU har regeringen bestämt att undersökningar av olyckor eller olyckstillbud

ska göras av Statens haverikommission som är en oberoende självständig myndighet. Utredningen har funnit att det finns starka skäl att liksom för spårbunden trafik göra Statens haverikommission till det enda utredningsorganet enligt olycksutredningsdirektivet. Denna fråga behöver dock inte som 5 § LUO är utformad regleras i lag.

Under alla förhållanden kommer dock de föreslagna lagändringarna för Statens haverikommission angående det utökade obligatoriska undersökningsområdet för sjöolyckor komma att utgöra huvuddelen av haverikommissionens tillkommande arbetsuppgifter. Detta kommer även leda till merparten av haverikommissionens utökade kostnader.

Nedan anges 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 som klassdirektivet. 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 anges som olycksutredningsdirektivet. Med IMO-koden avses Adoption of the Code of the International standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident, Resolution MSC.255(84). Klassdirektivet, olycksutredningsdirektivet och IMO-koden finns i *bilaga 1, 2* respektive *4* (och *5* i svensk översättning).

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

2 §

I paragrafen regleras när den undersökande myndigheten (i praktiken Statens haverikommission) ska genomföra en undersökning av en olycka. Med andra ord räknas de fall upp då en undersökning enligt lagen är obligatorisk. Omfattningen anges närmare genom att olyckor i olika transportslag beskrivs med avseende på deras allvarlighetsgrad, t.ex. vid sjöolycka att flera människor avlidit eller blivit allvarligt skadade. I 4 § finns också regler som styr när en undersökning ska göras men då inte med hänsyn tagen till olyckans allvarlighetsgrad utan med hänsyn tagen till olyckans anknytning till Sverige, t.ex. att ett inblandat fartyg för svensk flagg.

I förslaget till ny 2 c § finns ett antal definitioner med avseende på sjöolyckors olika allvarlighetsgrad. I 2 § införs ändringar när det gäller vilka sjöolyckor som ska undersökas och detta förhållande beskrivs med hjälp av de definitioner som införs genom förslaget till 2 c §. I paragrafens första stycke punkt 2 anges att mycket allvarliga sjöolyckor och olyckor som likställs med mycket allvarliga sjöolyckor ska undersökas.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.5.

2 a §

Paragrafen är ny och genomför artikel 5.2 i olycksutredningsdirektivet.

Enligt bestämmelsen i första stycket *får* allvarliga sjöolyckor och andra sjöolyckor, som de definieras i 2 c §, undersökas. Detsamma gäller tillbud till sjöss som kunnat resultera i sådana olyckor. Är det emellertid frågan om ett tillbud till sjöss som kunnat leda till en mycket allvarlig sjöolycka eller en olycka som likställs därmed *ska* tillbudet undersökas.

En eventuell undersökning föregås av ett beslut som fattas av den undersökande myndigheten som också innefattar en bedömning av vilken definition som är tillämplig på händelsen. När det särskilt gäller allvarlig sjöolycka är beslutet till följd av upplägget i olycksutredningsdirektivet

formaliserat och kallas för en preliminär bedömning. Vid annan sjöolycka och tillbud till sjöss ska förstås också ett beslut fattas men dessa beslut har alltså inte getts en särskild beteckning i olycksutredningsdirektivet. Dessa förhållanden kommer till uttryck i lagtexten.

Skillnaden mellan beslutet inför en allvarlig sjöolycka och t.ex. annan sjöolycka framkommer av artikel 5.2 i olycksutredningsdirektivet. Den förre ska föregås av en preliminär bedömning som är formaliserad på så sätt att skälen för beslutet ska noteras och anmälas på särskilt sätt. Sådana anmälningsskyldigheter bör dock regleras i förordning och anges därför inte i lagtexten.

I samtliga fall då en undersökning ska föregås av ett särskilt beslut ska beslutet ta sin utgångspunkt i vissa i olycksutredningsdirektivet angivna faktorer som har relevans för om olyckan eller tillbudet bör undersökas eller inte. Det övergripande skälet för att inleda en undersökning är om undersökningens resultat kan förhindra framtida olyckor eller tillbud. Denna faktor anges tillsammans med fartygets art och last samt olyckans allvar i lagtexten som faktorer som ska beaktas vid beslutet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.5.

2 b §

Paragrafen är ny och genomför artikel 3.2 a) och c) i olycksutredningsdirektivet.

Paragrafen innehåller den för alla sjöolyckor och tillbud till sjöss gemensamma delen av definitionen. Det ska vara frågan om en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av ett handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg. Denna skrivning har sin grund i kapitel 2.9 och 2.10 i IMO-koden.

Med denna formulering menas exempelvis att om en person avlidit ombord på ett fartyg till följd av naturliga orsaker, t.ex. genom en sjukdom som skulle ha kunnat drabba den enskilde även i ett annat sammanhang, ska detta inte ska föranleda en undersökning enligt lagen. Detta eftersom dödsfallet inte har samband med driften av fartyget. 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 hänförliga till fartyget som orsakat fallet. Till den typ av olyckor som inte heller ska anses utgöra en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss hör också sådana som kan inträffa på fartyg vid varvsbesök eller liknande.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.3.

2 c §

Paragrafen är ny och genomför delvis artikel 3 i olycksutredningsdirektivet.

Bestämmelsen utgörs av definitioner och beteckningar som delar in sjöolyckor och tillbud till sjöss i olika kategorier med avseende på deras allvarlighetsgrad. Definitionerna inleds med begreppet mycket allvarlig sjöolycka. Denna definition motsvarar lydelsen av olycksutredningsdirektivets artikel 3.2 b) som den fylls ut av IMO-koden kapitel 2.22. I paragrafen tas sedan allvarlig sjöolycka, annan sjöolycka och tillbud till sjöss upp. Alla har utformats mot bakgrund av lydelseerna av respektive

begrepp i olycksutredningsdirektivet och IMO-koden på sätt som Prop. 2010/11:116 närmare beskrivs i avsnitt 6.2.3.

I *andra stycket* regleras en grupp av olyckor där undersökning inte är obligatorisk enligt olycksutredningsdirektivet men som ska undersökas enligt den nu gällande ordningen i lagen. Då denna grupp av olyckor ska föranleda undersökning utan att föregås av en preliminär bedömning enligt 2 a § så införs en bestämmelse som anger att denna grupp av olyckor likställs med en mycket allvarlig sjöolycka.

I *tredje stycket* föreskrivs att för det fall en eller flera människor har försvunnit från fartyget ska det anses utgöra en allvarlig sjöolycka. Efter- som detta inte ska förutsätta att den inledande delen av första stycket 2 är uppfylld finns bestämmelsen i ett eget stycke.

De två sista styckena är formulerade så att gruppen av olyckor direkt anknyter till den definition, hämtad från olycksutredningsdirektivet, i vilken de ska anses höra hemma. En olycka som t.ex. likställs med en mycket allvarlig sjöolycka utgör därför just en mycket allvarlig sjöolycka även om den i och för sig också skulle omfatta de mera begränsade förut- sättningarna för en allvarlig sjöolycka.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.3.

2 d §

Paragrafen är ny och genomför delvis artikel 3.2 a) i olycksutrednings- direktivet.

I paragrafen återfinns en generell avgränsning av begreppen sjöolycka och tillbud till sjöss. För det fall händelsen som förorsakat olyckan eller tillbudet orsakats av en avsiktlig handling eller underlåtenhet i syfte att orsaka skada på fartygets säkerhet, person eller miljö utgör den inte en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss i lagens mening. För det fall olyckans följder orsakats uppsåtligen omfattas orsaken till följderna inte av det intresse av undersökning som ligger bakom vare sig lagen, olycksutred- ningsdirektivet eller IMO-koden, jfr artikel 1.1 i olycksutrednings- direktivet och kapitel 1 i IMO-koden.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.3.

4 §

I paragrafen slås fast de anknytningar en olycka ska ha till Sverige för att en olycksundersökning enligt lagen ska göras. Paragrafen innehåller bl.a. den för alla slags olyckor och tillbud som omfattas av lagen gemen- samma utgångspunkten att en undersökning ska göras om en olycka har inträffat i Sverige. En särskild reglering för sjöolyckor och tillbud till sjöss som inte inträffat i Sverige införs nu.

I *första stycket* behålls den för alla slags olyckor och tillbud gemen- samma utgångspunkten att en undersökning ska göras om en olycka eller ett tillbud har inträffat i Sverige. Såvitt gäller sjöolyckor får detta anses innefatta det svenska sjöterritoriet enligt lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium och tillhörande förordning (1966:375) om beräkning av Sveriges sjöterritorium. Sveriges sjöterritorium omfattar enligt den lagens 1 § inre vatten och territorialhavet. Det begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen.

Den tidigare gällande begränsningen beträffande utländska fartyg ändras för att ansluta till olycksutredningsdirektivets krav men kvar blir

ett undantag för utländska statsfartyg. Det kan uppkomma situationer där undantaget med avseende på en särskild olycka bara tillämpas delvis. Om t.ex. ett utländskt örlogsfartyg är involverat i en olycka tillsammans med ett svenskt handelsfartyg kommer undantaget visserligen att gälla i förhållande till örlogsfartyget men inte i förhållande till handelsfartyget. Statens haverikommission kommer då att behöva genomföra en undersökning beträffande handelsfartyget på det sätt som regleras i lagen. Det utländska örlogsfartyget kan dock bara involveras i undersökningen i den utsträckning som godtas av örlogsfartyget.

I ett nytt *andra stycke* anges att en undersökning ska göras när olyckan eller tillbudet berör ett fartyg som för svensk flagg eller är av annat väsentligt intresse för Sverige. Vad som utgör ett väsentligt intresse regleras i 4 b §. Jämfört med första stycket är det alltså frågan om ett antal situationer där olyckan visserligen inte inträffat i Sverige men där andra svenska intressen, att fartyget för svensk flagg eller situationen är sådan som anges i 4 b §, innebär att en undersökning ska göras.

Förändringarna av det andra stycket motiveras av att den nu gällande begränsningen med hänvisning till internationella överenskommelser som biträtts av Sverige saknas i olycksutredningsdirektivet. Lagtexten har därför justerats för att överensstamma med olycksutredningsdirektivets utformning. I det andra stycket anges alltså att en undersökning enligt lagen ska göras om olyckan eller tillbudet berör fartyg som för svensk flagg eller är av annat väsentligt intresse för Sverige. Vidare ska hänvisningen till svenskt fartyg i nu gällande andra stycket tas bort. Det som blir kvar av nuvarande andra stycket blir ett nytt tredje stycke i paragrafen som inte kommer att beröra sjöfartsförhållanden utan bara luftfartsförhållanden.

I 2 a § anges vissa olyckor och tillbud som inte måste men väl får undersökas. Om den undersökande myndigheten når slutsatsen att en olycka inte ska undersökas till följd av dessa regler behövs ingen prövning av rekvisiten enligt 4 §. Detta eftersom olyckan redan till följd av 2 a § inte behöver undersökas. Om slutsatsen i stället är att olyckan efter tillämpning av 2 a § ska undersökas måste dessutom något av de anknytningskrav till Sverige som följer av 4 § vara uppfyllt för att en undersökning ska inledas.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.2.

4 b §

I paragrafen, som är ny, definieras vad som avses med väsentligt intresse. Paragrafens lydelse har utformats med utgångspunkt i lydelsen av artikel 3.2 f) som den fylls ut av kapitel 2.20 i IMO-koden.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.2.

7 §

I paragrafen finns regler om hur olycksundersökningen ska genomföras. Genom ett nytt tredje stycke görs ett tillägg för att genomföra artikel 5.4 i olycksutredningsdirektivet. Den artikeln stadgar att det organ som utför undersökningen som utgångspunkt ska följa en viss särskilt angiven metod som antas av EU-kommissionen. I artikeln anges att utredarna får avvika från metoden i specifika fall, när detta enligt deras yrkesmässiga bedömning kan motiveras, och om det är nödvändigt för att nå utred-

ningssyftet. Kommissionen ska anta eller ändra denna metod inom ramen för direktivet. När denna proposition avlämnas har den gemensamma metoden ännu inte antagits men det kan förutsättas att metoden när den antas av kommer att ge uttryck för detta undantag.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.5.

9 §

I paragrafen finns bestämmelser om den undersökande myndighetens rätt att hålla förhör och begära handräckningshjälp av polisen. Det finns i första stycket också regler om att myndigheten får ta med sig och granska handlingar. Det första stycket i 9 § ges en delvis annan ordalydelse så att det står klart att bestämmelsen har sekretessbrytande effekt.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.9.

12 a §

I paragrafen, som är ny, anges att 7–12 §§ också ska gälla vid en sådan preliminär bedömning som ska göras vid allvarlig sjöolycka enligt den föreslagna 2 a §.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.9.

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

6 kap.

14 §

I sjölagen finns regler om befälhavares skyldigheter att till den myndighet regeringen föreskriver rapportera om olika slags incidenter med betydelse för sjösäkerheten. Denna skyldighet gäller befälhavare på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg. Denna krets av befälhavare har kompletterats så att skyldigheten även åvilar befälhavare på utländska handelsfartyg och fiskefartyg, dock inte på utländska statsfartyg.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.2.6.

18 kap. 5 a och 20 kap. 11 §§

Paragraf 18 kap. 5 a § är ny. Denna paragraf och ändringarna av 20 kap. 11 § genomför artikel 13 i olycksutredningsdirektivet.

Det finns i 18 kap. 1–5 §§ särskilda regler om hur bl.a. dagböcker och kladd till dagbok ska föras på fartyg. Försummar någon sin skyldighet enligt sjölagen i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligen eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, döms han till böter enligt 20 kap. 11 § första stycket.

I artikel 13 olycksutredningsdirektivet ställs krav på bevarande av olika slags bevis som är av betydelse för att genomföra en olycksundersökning med framgångsrikt resultat. Som ovan nämnts finns redan bestämmelser om bevarande av dagböcker men också andra på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri. Den föreslagna 18 kap. 5 a § överlappar således delvis reglerna i 18 kap. 1–5 §§ med avseende vad som ska bevaras, t.ex. i fråga om dagböcker.

Genom reglerna i 18 kap. sjölagen finns alltså redan en reglering av visst bevarande av dagböcker samt på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri, vilket t.ex. kan avse färdskrivarsystem. Dessa regler är emellertid inte tillräckliga. Direktivet tar nämligen därutöver upp teknisk utrustning som inte tar sikte på fartygets navigering eller maskin samt sjökort. Direktivets krav på reglering tar också sikte på bevarande av bevis i ett särskilt angivet syfte, nämligen för undersökningar av sjöolyckor. De tider som materialet ska bevaras är också angivna i förhållande till olyckan. En särskild bestämmelse vars lydelse ger uttryck för det särskilda syftet men också under vilka tider skyldigheten ska gälla har därför införts genom paragrafen. Den nya paragrafen innehåller dock upplysningsvis en referens till 18 kap. 5 § sjölagen för att förtydliga att annan reglering om bevarande av visst material finns vid sidan av den nu föreslagna.

När det särskilt gäller genomförandet av artikel 13 c) i olycksutredningsdirektivet kan noteras att den anger annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökning av olyckan. Det kan vara frågan om delar av fartygets maskin eller teknisk utrustning på fartygets brygga. Om sådan utrustning av något skäl drabbas av ett funktionsfel som bidrar till en olycka är det förstås viktigt för ett korrekt undersökningresultat att utrustningen inte i efterhand undanhålls, förstörs eller manipuleras. Det kan också vara frågan om undermålig livräddningsutrustning eller medicinsk utrustning som om den t.ex. förstörs också kan motverka ett korrekt undersökningresultat. Den föreslagna regeln i 18 kap. 5 a § har i linje med vad som nu anförts försetts med vissa förtydliganden jämfört med olycksutredningsdirektivet.

Den nya regeln har alltså till primärt syfte att skydda bevismaterial i olycksundersökning och lydelsen ger uttryck för detta. Enligt artikel 13 i direktivet ska det aktuella materialet, för tiden före, under och efter olyckan, bevaras. Motsvarande tidsangivelse bör användas i lagtexten. Vad avser färdskrivarsystem finns en inbyggd tidsbegränsning då det är de senaste tolv timmarnas inspelning som ska kunna återskapas och spelas upp.

Skyldigheten att bevara bevis är inte avhängig av att någon olycksundersökning verkligen inleds. Detta eftersom det kommer att finnas sjöolyckor som kan men inte måste utredas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO). Likväl kan förstås t.ex. en preliminär bedömning som avses i förslagets 2 a § LUO leda till att en viss sjöolycka inte ska undersökas, men det hindrar inte att nu aktuellt material kan vara av intresse i den preliminära bedömningen.

I 20 kap. 11 § andra stycket 3 införs en ny straffregel som innebär att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot den nya paragrafen i 18 kap. 5 a § döms till böter. Av 20 kap. 14 § andra stycket följer att straff enligt sjölagen inte döms ut om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Detta kommer att gälla även för den nu aktuella straffregeln. Beroende på de närmare omständigheterna i det enskilda fallet torde t.ex. reglerna i 14 kap. brottsbalken om förfalskningsbrott kunna bli tillämpliga.

I ringa fall ska inte dömas till straff. Det kan t.ex. vara frågan om försummelse att bevara en handling vars betydelse varit svår att förutse

eller att försummelsen bara avser mindre betydelsefulla delar av en viss samling handlingar. Prop. 2010/11:116

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.2.13.

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

1 kap.

5 §

I paragrafen definieras erkänd organisation. Hänvisningen i paragrafen ändras så att den görs till 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). Förhållandet att hänvisningen ska ske till klassförordningen, en förordning som riktar sig till klassificeringssällskapen snarare än medlemsstaterna, följer av att artikel 2 g) klassdirektivet definierar erkänd organisation genom en direkt hänvisning till klassförordningen.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.1.

7 kap.

11 §

I paragrafen finns regler om avtal genom vilka sjöfartsadministrationen (Transportstyrelsen) uppdrar åt erkända organisationer (klassificeringssällskap) att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. I paragrafens *andra stycke* ändras hänvisningen så att den görs till det nya klassdirektivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.3.

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

2 §

I paragrafen finns ett antal definitioner. När det gäller definitionen av erkänd organisation så ändras hänvisningen så att den görs till 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). Förhållandet att hänvisningen ska ske till klassförordningen, en förordning som riktar sig till klassificeringssällskapen snarare än medlemsstaterna, följer av att artikel 2 g) klassdirektivet definierar erkänd organisation genom en direkt hänvisning till klassförordningen.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.1.

17 kap.

4 a §

Paragrafen är ny och genomför delvis artikel 9 i olycksutredningsdirektivet.

Enligt *första stycket* i den nya paragrafen gäller sekretess för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökning av sjöolyckor eller tillbud till sådana olyckor eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor enligt LUO, om det kan antas att syftet med en sådan undersökning eller bedömning motverkas eller den framtida verksamheten skadas om uppgiften röjs. Formuleringen ”hänför sig till” innebär att sekretessen följer uppgiften. Bestämmelsen är en primär sekretessbestämmelse hos alla myndigheter där uppgiften befinner sig. En myndighet som tar emot en sådan uppgift från Statens haverikommission har att göra en självständig prövning av sekretessen för det fall uppgiften begärs utlämnad. Det finns dock ingenting som hindrar att den mottagande myndigheten samråder med Statens haverikommission i en sådan situation.

Enligt *andra stycket* ska sekretessen enligt första stycket gälla även för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet för att biträda verksamhet som avses i första stycket. Bestämmelsen blir tillämplig hos den biträdande myndigheten både på uppgifter som myndigheten får från Statens haverikommission och på uppgifter som den biträdande myndigheten avser att lämna till Statens haverikommission. Detta innebär att bestämmelsen t.ex. kommer att omfatta uppgifter som andra myndigheter får avseende sjöolyckor och tillbud och som dessa myndigheter har skyldighet att i sin tur rapportera till Statens haverikommission (se avsnitt 6.2.6). Vidare blir bestämmelsen tillämplig både på det utkast till slutlig rapport som Statens haverikommission skickar ut för synpunkter och på de synpunkter som den mottagande myndigheten avser att lämna avseende utkastet. Bestämmelsen blir också tillämplig om Statens haverikommission t.ex. begär ett utlåtande av en offentliganställd expert. I den mån Statens haverikommission behöver biträde av en enskild kan sekretessbelagda uppgifter lämnas ut till denne med ett sekretessförbehåll enligt 10 kap. 14 §. Genom ett sådant förbehåll uppkommer en tystnadsplikt, som är straffsanktionerad i 20 kap. 3 § brottsbalken.

Sekretessen ska enligt *tredje stycket* inte gälla uppgifter som tagits in i slutlig rapport om undersökning enligt LUO.

Sekretessen ska enligt *fjärde stycket* gälla i högst fyrtio år.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 7.4.1.

7 §

Enligt paragrafens *första stycke* gäller sekretess i myndighets verksamhet som avser internationellt samarbete avseende civil sjötrafikövervakning 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. Stycket kompletteras så att denna sekretess även kan gälla internationellt

samarbete avseende undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss eller preliminära bedömningar av allvarliga sjöolyckor.

Det internationella sjösäkerhetsarbetet bygger på ömsesidigt förtroende mellan de stater som deltar i samarbetet. Om uppgifter som omfattas av sekretess i utlandet blir offentliga i Sverige kan det finnas en risk att andra stater blir ovilliga att lämna uppgifter till Sverige. Om svenska myndigheter inte får tillgång till sådana uppgifter som avses utbytas inom det internationella samarbetet försvåras det svenska arbetet för en säkrare civil sjöfart och arbetet riskerar att få en lägre kvalitet än det annars skulle ha fått. Vid tillämpningen av bestämmelsen bör därför hänsyn bl.a. tas till 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 (prop. 2009/10:231 s. 45 f.).

Paragrafen har behandlats i avsnitt 7.4.3.

29 kap.

12 a §

Paragrafen är ny och genomför delvis artikel 9 i olycksutredningsdirektivet.

Enligt *första stycket* i den nya paragrafen gäller sekretess för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som hänför sig till myndighets verksamhet som avser undersökningar av sjöolyckor eller tillbud till sådana olyckor och preliminära bedömningar av allvarliga olyckor enligt LUO, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men. Begreppet personliga förhållanden innefattar bl.a. namn och kontaktuppgifter avseende enskilda fysiska personer (prop. 1975/76:160 s. 109, 1979/80:2 Del A s. 84 och 2003/04:93 s. 45 samt RÅ 1994 not 516). Begreppet innefattar vidare uppgifter om t.ex. den enskildes hälsa. Uppgifter som en enskild lämnar om sitt agerande i en viss situation får också anses vara hänförliga till dennes personliga förhållanden. Likaså det faktum att det är en viss person som har lämnat vissa uppgifter. För att en enskild ska lida skada eller men om uppgifter lämnas ut krävs dock att uppgifterna kan kopplas till en viss individ. Det innebär att man i allmänhet kan lämna ut avidentifierade uppgifter utan risk för att skada eller men uppkommer. I enstaka fall kan det dock tänkas att en avidentifiering inte är tillräcklig för att hindra att sambandet mellan uppgiften och individen spåras. Huruvida en sådan risk föreligger får bedömas efter omständigheterna i det enskilda fallet (prop. 1979/80:2 Del A s. 84). Uppgifter som lämnas till Statens haverikommission och som indirekt kan avslöja en uppgiftslämnarens identitet, kan exempelvis vara uppgifter om olycksförloppet, om att viss utrustning inte fungerat eller om andras agerande, som bara en viss person eller befätningshavare kan ha iakttagit. Även sådana uppgifter kan således hemlighållas om de kan röja den enskildes identitet.

Enligt *andra stycket* ska sekretessen enligt första stycket gälla även för uppgift som hänför sig till myndighets verksamhet för att biträda verksamhet som avses i första stycket. Bestämmelsen motsvarar 17 kap. 4 a § andra stycket, se kommentaren till det stycket.

Sekretessen ska enligt *tredje stycket* inte gälla uppgifter som tagits in i Prop. 2010/11:116 en slutlig rapport om undersökning enligt LUO.

Sekretessen ska enligt *fyärde stycket* gälla i högst femtio år.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 7.4.2.

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/15/EG

av den 23 april 2009

om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed**(omarbetning)****(Text av betydelse för EES)**EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval
av det gemensamma utkast som förlikningskommittén god-
kände den 3 februari 2009 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽⁴⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör direktivet omarbetas av tydlighetsskäl.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 633), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 11), Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20.

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

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

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

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

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

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

- (8) Ett stort antal av de nuvarande organisationer som är erkända av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) parter världen över kan inte säkerställa vare sig ett korrekt genomförande av reglerna eller tillräcklig tillförlitlighet när de agerar på uppdrag av de nationella administrationerna, eftersom de saknar den tillförlitliga och nödvändiga struktur och erfarenhet som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter på ett verkligt professionellt sätt.
- (9) I enlighet med Solas 74 kapitel II-1 del A-1 regel 3-1 är medlemsstaterna ansvariga för att säkerställa att fartyg som för deras flagg är konstruerade, byggda och underhållna i överensstämmelse med de strukturella, mekaniska och elektriska krav som ställs av organisationer som erkänts av administrationerna. Dessa organisationer har därför uppgiften att utforma och genomföra regler för konstruktion, byggande, underhåll och inspektion av fartyg och är ansvariga för att inspektera fartyg på flaggstatens vägnar och intyga att dessa fartyg följer de internationella konventionernas bestämmelser för utfärdande av relevanta certifikat. För att de ska kunna utföra denna uppgift måste de vara oavhängiga och ha en högt specialiserad teknisk kompetens och ett krävande kvalitetssystem.
- (10) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg spelar en viktig roll i gemenskapslagstiftningen om sjösäkerhet.
- (11) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg bör kunna erbjuda sina tjänster i hela gemenskapen under konkurrens, samtidigt som de olika organisationernas tjänster ger ett likvärdigt säkerhets- och miljöskydd. De nödvändiga branschstandarderna bör alltså vara enhetliga och tillämpas i hela gemenskapen.
- (12) Utfärdandet av radiosäkerhetscertifikatet för lastfartyg kan anförtros privata organ som har tillräcklig sakkunskap och kvalificerad personal.
- (13) En medlemsstat får på objektiva och klara grunder begränsa antalet erkända organisationer som den bemyndigar i enlighet med sina behov under kommissionens översyn i enlighet med ett kommittéförfarande.
- (14) Detta direktiv bör säkerställa friheten att tillhandahålla tjänster i gemenskapen och gemenskapen bör följaktligen komma överens med de tredjeländer där vissa av de erkända organisationerna har sin hemvist för att säkerställa en likvärdig behandling för erkända organisationer som har sin hemvist i gemenskapen.
- (15) Det är nödvändigt att de nationella administrationerna är djupt delaktiga i fartygsbesiktningar och i utfärdandet av certifikat i samband därmed, för att säkerställa att de internationella säkerhetsreglerna följs noggrant även när medlemsstaterna anförtrotts åt utomstående erkända organisationer att utföra myndighets uppgifter. Det är därför lämpligt att upprätta ett nära samarbete mellan administrationerna och de erkända organisationer som de bemyndigar, vilket kan kräva att de erkända organisationerna har en lokal representant på den medlemsstats område på vilkens vägnar de utför uppgifterna.
- (16) När en erkänd organisation, dess inspektörer eller tekniska personal utfärdar relevanta certifikat för administrationens räkning, ska medlemsstaterna beakta möjligheten att, när det gäller denna delegerade verksamhet, låta dem omfattas av proportionerliga rättsliga garantier och skydd, inklusive skälig rätt till försvar, med undantag för immunitet, som är ett privilegium som enbart kan åberopas av medlemsstater, som en rättighet som inte kan skiljas från suveräniteten och som därför inte kan delegeras.
- (17) Skillnader i systemen för ersättningsansvar mellan de erkända organisationer som agerar för medlemsstaternas räkning skulle kunna hindra ett riktigt genomförande av direktivet. För att bidra till att lösa detta problem är det lämpligt att införa en viss grad av harmonisering på gemenskapsnivå av det ersättningsansvar som uppstår vid en sjöolycka som förorsakas av en erkänd organisation, enligt beslut i domstol – inbegripet tvistlösning genom skiljedomsförfaranden.
- (18) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (19) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra detta direktiv för att införliva senare ändringar av internationella konventioner, protokoll, koder och resolutioner med anknytning till direktivet. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (20) Medlemsstaterna bör emellertid fortfarande ha möjlighet att upphäva eller återkalla det bemyndigande som de gett en erkänd organisation, varvid de ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut, och ange de skäl som ligger till grund för beslutet.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (21) Medlemsstaterna bör regelbundet bedöma hur de erkända organisationer som arbetar för dem presterar och de bör tillhandahålla kommissionen och alla andra medlemsstater exakt information om prestationerna.
- (22) I egenskap av hamnmyndigheter är medlemsstaterna skyldiga att främja säkerheten på och förhindra föroreningen av gemenskapens vatten genom att prioritera inspektion av fartyg med certifikat från organisationer som inte uppfyller de gemensamma kriterierna, och därigenom säkerställa att fartyg som seglar under tredjelands flagg inte åtnjuter en förmånligare behandling.
- (23) För närvarande finns det inga enhetliga internationella standarder för fartygsskrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer som alla fartyg måste följa antingen på byggnadsstadiet eller under hela sin livstid. Sådana standarder får fastställas i enlighet med erkända organisationers regler eller i enlighet med likvärdiga standarder som ska beslutas av de nationella administrationerna i enlighet med det förfarande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster ⁽¹⁾.
- (24) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa åtgärder som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som inom gemenskapen ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (25) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 94/57/EG. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det direktivet.
- (26) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i bilaga I del B.
- (27) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (28) Åtgärder som ska följas av organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (omarbetning) ⁽³⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

Artikel 2

I detta direktiv gäller följande definitioner:

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

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

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

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

Artikel 3

1. När medlemsstaterna tar på sig ansvar och förpliktelser inom ramen för de internationella konventionerna, ska de se till att deras behöriga administrationer kan säkerställa att bestämmelserna i dessa tillämpas på ett effektivt sätt, särskilt avseende inspektion och besiktning av fartyg samt utfärdandet av föreskrivna certifikat och dispenscertifikat i enlighet med de internationella konventionerna. Medlemsstaterna ska agera i enlighet med tillämpliga bestämmelser i bilagan och i bihanget till IMO:s resolution A.847(20) om riktlinjer för att bistå 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 4

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

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

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

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

Artikel 5

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

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

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

b) Följande bestämmelser om ekonomiskt ansvar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

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

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

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

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

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

Artikel 7

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

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

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

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

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

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

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

Artikel 10

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

Artikel 11

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

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

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

Artikel 12

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

Artikel 13

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

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

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

Artikel 14

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

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

Artikel 15

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

Artikel 16

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA I

DEL A

Upphävt direktiv med dess ändringar

(som det hänvisas till i artikel 14)

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

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell rätt

(som det hänvisas till i artikel 14)

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

BILAGA II

Jämförelsetabell

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

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

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/18/EG

av den 23 april 2009

om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG

(Text av betydelse för EES)

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

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

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

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

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

av följande skäl:

- (1) En hög allmän säkerhetsnivå bör upprätthållas inom sjötransporten i Europa och alla ansträngningar bör göras för att minska antalet sjöolyckor och tillbud till sjöss.

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

- (2) En snabb teknisk utredning av sjöolyckor ökar sjösäkerheten genom att bidra till att förhindra en upprepning av

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

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

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

⁽⁴⁾ EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

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

(¹) EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

(²) EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

(³) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

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

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

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

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

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

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

a) berör fartyg som för en medlemsstats flagg,

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

c) är av annat väsentligt intresse för medlemsstaterna.

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

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

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

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

d) fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter,

e) fasta oljeborrplattformar till sjöss.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

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

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

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

a) *sjöolycka*,

b) *mycket allvarlig olycka*,

c) *tillbud till sjöss*,

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

e) *stat med ansvar för utredningen*,

f) *stat med väsentligt intresse*.

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

4. *IMOs riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor*: de riktlinjer som utgör en bilaga till IMO:s juridiska kommittés resolution LEG.3(91) av den 27 april 2006, som godkändes av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.

5. *ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartygfartyg*: i enlighet med definitionerna i artikel 2 i direktiv 1999/35/EG.

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

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

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

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

Artikel 4

Säkerhetsutredningens status

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

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

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

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

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

Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat ska se till att en säkerhetsutredning genomförs av det utredningsorgan som avses i artikel 8 efter mycket allvarliga sjöolyckor

- a) där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat, oavsett olycksplatsen,
- b) som inträffar inom medlemsstatens territorialhav och inre vatten enligt definitionen i Unclous, oberoende av de olycksdrabbade fartygens flagg, eller
- c) som är av väsentligt intresse för medlemsstaten, oavsett olycksplatsen och de olycksdrabbade fartygens flagg.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

Underrättelseskyldighet

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

Artikel 7

Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar

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

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

Parallella säkerhetsutredningar av samma sjöolycka eller tillbud till sjöss ska vara strikt begränsade till undantagsfall. Medlemsstaterna ska i sådana fall meddela kommissionen skälen för att utföra sådana parallella utredningar. Medlemsstater som genomför parallella säkerhetsutredningar ska samarbeta med varandra. De berörda utredningsorganen ska framför allt utbyta eventuella relevanta uppgifter som har samlats in under deras respektive utredningar, särskilt i syfte att så fort som möjligt komma fram till gemensamma slutsatser.

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

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

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

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

Artikel 8

Utredningsorgan

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

För att kunna genomföra en säkerhetsutredning på ett opartiskt sätt ska utredningsorganet i fråga om sin organisation, sin rättsliga struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende av varje part vars intressen skulle kunna stå i konflikt med den uppgift som det anförtrotts.

Inlandsstater som inte har fartyg som för deras flagg ska bestämma en oberoende kontaktpunkt som ska samarbeta i utredningen enligt artikel 5.1 c.

2. Utredningsorganet ska se till att de enskilda utredarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet på de ämnesområden som ingår i deras normala utredningsuppgifter. Utredningsorganet ska dessutom sörja för att lämplig expertis är lätt tillgänglig vid behov.

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

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

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

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

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

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

Artikel 9

Sekretess

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

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

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

Artikel 10

En permanent samarbetsstruktur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 11

Kostnader

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

Artikel 12

Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse

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

Artikel 13

Bevarande av bevis

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

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

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

Artikel 14

Olycksrapporter

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

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

2. Utredningsorganen ska göra sitt yttersta för att göra rapporten enligt punkt 1, inbegripet dess slutsatser och eventuella rekommendationer, tillgänglig för allmänheten och särskilt den marina sektorn inom tolv månader från dagen för olyckan. Om slutrapporten inte kan bli klar inom denna tid ska en delrapport offentliggöras inom tolv månader från dagen för olyckan.

3. Utredningsorganet i medlemsstaten med ansvar för utredningen ska skicka ett exemplar av slutrapporten, den förenklade rapporten eller delrapporten till kommissionen. Utredningsorganet ska ta hänsyn till de tekniska synpunkter från kommissionen på slutrapporterna som inte påverkar slutsatsernas substans, för att förbättra rapporternas kvalitet på det sätt som är lämpligast för att direktivets syfte ska kunna uppnås.

Artikel 15

Säkerhetsrekommendationer

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

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

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

Artikel 16

Förvarning

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

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

Artikel 17

Europeiska databasen för sjöolycksutredningar

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

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

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

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

Artikel 18

Rättvis behandling av sjöfolk

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

Artikel 19

Kommittéförfarande

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

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

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

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

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

Artikel 20

Ändringsbefogenheter

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

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

I enlighet med samma förfarande får kommissionen också ändra bilagorna.

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

Artikel 21

Ytterligare åtgärder

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

Artikel 22

Sanktioner

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

Artikel 23

Rapport om genomförande

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

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

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

*Artikel 25***Införlivande**

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

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

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

*Artikel 26***Ikraftträdande**

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

*Artikel 27***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA I

Innehållet i säkerhetsutredningsrapporten

Förord

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

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

1. SAMMANFATTNING

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

2. FAKTA

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

Följande avsnitt ska särskilt innehålla följande uppgifter:

2.1 Fartygets data

Flaggstat/fartygsregister

Identitet

Viktigaste egenskaper

Ägarförhållanden och ledning

Konstruktion

Säkerhetsbesättning

Godkänd last

2.2 Uppgifter om resan

Anlöpshamnar

Typ av resa

Lastuppgifter

Bemannning

2.3 Uppgifter om sjöolyckan/tillbudet

Typ av sjöolycka/tillbud

Datum och klockslag

Position och plats för sjöolyckan/tillbudet

Yttre omständigheter och omständigheter ombord

Fartygets verksamhet och resetapp

Plats ombord

Mänskliga faktorer

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

2.4 Inblandning av kustmyndighet, räddningsinsatser

Vem var inblandad?

Vilka hjälpmedel användes?

Hur snabbt var ingripandet?

Vilka åtgärder vidtogs?

Vad uppnåddes?

3. BESKRIVNING

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

4. ANALYS

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

Avsnitten bör innehålla följande uppgifter:

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

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

5. SLUTSATSER

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

6. SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

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

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

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

7. TILLÄGG

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

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

BILAGA II

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

(Del av Europeiska databasen för sjöolycksutredningar – Emcip)

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

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

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

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 391/2009

av den 23 april 2009

om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

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

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽⁴⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör direktivet omarbetas av tydlighets skull.

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

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 632), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 190 E, 29.7.2008, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20.

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

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

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

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

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

(8) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

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

- (20) I syfte att förhindra att fartyg övergår från en klass till en annan för att undvika att utföra nödvändiga reparationer bör de erkända organisationerna sinsemellan utbyta all relevant information om de ifrågavarande fartygens skick och, om det är nödvändigt, kontakta flaggstaten.
- (21) Skyddet av immateriella rättigheter tillhörande sjöfartsaktörer inbegripet skeppsvarv, tillhandahållare av utrustning och redare bör inte hindra normala affärstransaktioner och i kontrakt överenskomna tjänster mellan dessa parter.
- (22) Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ⁽¹⁾, bör ge det stöd som behövs för tillämpning av denna förordning.
- (23) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg i trafik i gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (24) Åtgärder som ska följas av medlemsstaterna i deras förhållande till de organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

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

Artikel 2

I denna förordning gäller följande definitioner:

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

Artikel 3

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

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

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

Artikel 4

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

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

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

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

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

Artikel 5

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

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

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

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

Artikel 6

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

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

eller

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 7

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 8

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

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

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

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

Artikel 9

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

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

Artikel 10

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) alla försenade besiktningar,

b) alla försenade rekommendationer och klassvillkor,

c) driftsvillkor utfärdade för fartyget, och

d) driftsbegränsningar utfärdade för fartyget.

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

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

⁽¹⁾ EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.

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

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

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

Artikel 11

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 12

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

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

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

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

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

Artikel 13

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

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

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

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

Artikel 14

1. Kommissionen ska anta och offentliggöra följande:

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

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

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

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

Artikel 15

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

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

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

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

Artikel 16

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

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

Artikel 17

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

Artikel 18

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

Artikel 19

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

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA I

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

A. ALLMÄNNA MINIMIKRITERIER

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

B. SÄRSKILDA MINIMIKRITERIER

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

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

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

BILAGA II

Jämförelsetabell

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

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

ANNEX 1

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

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

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX

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

Table of Contents

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

Foreword

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

Background

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

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

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

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

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

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

Treatment of Seafarers

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

Adoption of the Code

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

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

PART I

GENERAL PROVISIONS

Chapter 1

PURPOSE

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

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

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

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

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

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

Chapter 2

DEFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.20 *Substantially interested State* means a State:

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

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

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

Chapter 3

APPLICATION OF CHAPTERS IN PARTS II AND III

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

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

PART II

MANDATORY STANDARDS

Chapter 4

MARINE SAFETY INVESTIGATION AUTHORITY

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

Chapter 5

NOTIFICATION

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

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

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

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

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

Chapter 6

REQUIREMENT TO INVESTIGATE VERY SERIOUS MARINE CASUALTIES

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

Chapter 7

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

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

Chapter 8

POWERS OF AN INVESTIGATION

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

Chapter 9

PARALLEL INVESTIGATIONS

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

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

Chapter 10

CO-OPERATION

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

Chapter 11

INVESTIGATION NOT TO BE SUBJECT TO EXTERNAL DIRECTION

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

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

Chapter 12

OBTAINING EVIDENCE FROM SEAFARERS

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

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

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

Chapter 13

DRAFT MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

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

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

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

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

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

Document2

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

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

Chapter 14

MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

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

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

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

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

PART III

RECOMMENDED PRACTICES

Chapter 15

ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITIES

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

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

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

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

Chapter 16

PRINCIPLES OF INVESTIGATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapter 17

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

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

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

Chapter 18

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

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

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

Chapter 19

ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

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

Chapter 20

NOTIFICATION TO PARTIES INVOLVED AND COMMENCEMENT OF AN INVESTIGATION

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

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

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

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

Chapter 21

CO-ORDINATING AN INVESTIGATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapter 22

COLLECTION OF EVIDENCE

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

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

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

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

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

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

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

Chapter 23

CONFIDENTIALITY OF INFORMATION

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapter 24

PROTECTION FOR WITNESSES AND INVOLVED PARTIES

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

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

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

Chapter 25

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

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

DRAFT AND FINAL REPORT

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

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

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

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

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

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

Chapter 26

RE-OPENING AN INVESTIGATION

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

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

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

BILAGA 1
RESOLUTION MSC 255(84)
(antagen den 16 maj 2008)

**ANTAGANDE AV EN KOD FÖR INTERNATIONELLA STANDARDER OCH
REKOMMENDERADE METODER FÖR SÄKERHETSUTREDNINGAR EFTER
SJÖOLYCKOR OCH TILLBUD TILL SJÖSS (KOD FÖR UTREDNING AV
OLYCKOR)**

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN

PÅMINNER om artikel 28.b i konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen om kommitténs funktion,

NOTERAR med oro att olyckor och tillbud som resulterar i förlust av människoliv och fartyg samt förorening av den marina miljön fortsätter att inträffa, trots organisationens stora ansträngningar,

NOTERAR OCKSÅ att sjöfolks och passagerares säkerhet och skyddet av den marina miljön kan förbättras genom läglig och korrekt rapportering där omständigheterna och orsakerna till sjöolyckor och tillbud till sjöss identifieras,

NOTERAR VIDARE betydelsen av Förenta nationernas havsrättskonvention, undertecknad i Montego Bay den 10 december 1982, och av den hävdvunna internationella havsrätten,

NOTERAR DESSUTOM att flaggstaterna enligt bestämmelserna i internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974 (regel I/21) (nedan kallad konventionen), den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (artikel 23) och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg från 1973 (artikel 12), ansvarar för att olyckor utreds och att relevanta resultat överlämnas till organisationen,

BEAKTAR behovet av att se till att alla mycket allvarliga sjöolyckor utreds,

BEAKTAR OCKSÅ riktlinjerna om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor (resolution A.987(24)),

BEKRÄFTAR att utredningar och vederbörliga analyser av sjöolyckor och tillbud till sjöss kan leda till en större medvetenhet om vad som orsakar sjöolyckor och till avhjälpande åtgärder, inklusive bättre utbildning, i syfte att förbättra säkerheten för människoliv till sjöss och skyddet av den marina miljön,

TILLSTÅR behovet av en kod som, i den utsträckning som den nationella lagstiftningen tillåter detta, föreskriver en standardiserad metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss, i syfte att förebygga sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden,

TILLSTÅR OCKSÅ sjöfartens internationella natur och behovet av samarbete mellan regeringar för vilka en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss är av väsentligt intresse, i syfte att fastställa omständigheterna runt och orsakerna till denna,

NOTERAR resolution MSC 257(84), genom vilken man antagit ändringsförslag till kapitel XI-1 i konventionen för att göra delarna I och II i koden för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss obligatoriska inom ramen för konventionen,

HAR vid sin åttiofjärde sammanträdesperiod ÖVERVÄGT texten i den föreslagna koden för utredning av olyckor,

1. ANTAR den kod för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss (koden för utredning av olyckor) som anges i bilagan till denna resolution,
2. UPPMANAR signatärstater till konventionen att notera att koden kommer att träda i kraft den [1 januari 2010] när ändringsförslagen till regel XI-1/6 i konventionen träder i kraft,
3. BEGÄR att organisationens generalsekreterare ska överföra bestyrkta kopior av den befintliga resolutionen och den text i koden som ingår i bilagan till alla stater som undertecknat konventionen,
4. BEGÄR VIDARE att organisationens generalsekreterare ska överföra kopior av den befintliga resolutionen och den text i koden som ingår i bilagan till alla medlemmar i organisationen som inte är signatärstater till konventionen.

BILAGA

KOD FÖR INTERNATIONELLA STANDARDER OCH REKOMMENDERADE METODER FÖR SÄKERHETSUTREDNINGAR EFTER SJÖOLYCKOR OCH TILLBUD TILL SJÖSS (KOD FÖR UTREDNING AV OLYCKOR)

Innehållsförteckning

| | Sida |
|--|-------------|
| Förord | 4 |
| Del I – Allmänna bestämmelser | 6 |
| Kapitel 1 – Syfte | 6 |
| Kapitel 2 – Definitioner | 7 |
| Kapitel 3 – Tillämpning av kapitlen i delarna II och III | 10 |
| Del II – Obligatoriska standarder | 10 |
| Kapitel 4 – Myndigheten för sjösäkerhetsutredningar | 10 |
| Kapitel 5 – Underrättelse | 11 |
| Kapitel 6 – Krav på att utreda mycket allvarliga sjöolyckor | 11 |
| Kapitel 7 – Avtal mellan flaggstat och annan stat med väsentligt intresse om genomförande av sjösäkerhetsutredning | 12 |
| Kapitel 8 – Befogenheter vid utredning | 12 |
| Kapitel 9 – Parallella utredningar | 12 |
| Kapitel 10 – Samarbete | 13 |
| Kapitel 11 – Utredningarna får inte ha en extern inriktning | 13 |
| Kapitel 12 – Inhämtande av bevis från sjöfolk | 13 |
| Kapitel 13 – Utkast till sjösäkerhetsutredningsrapporter | 14 |
| Kapitel 14 – Sjösäkerhetsutredningsrapporter | 14 |
| Del III – Rekommenderade metoder | 16 |
| Kapitel 15 – Administrativt ansvar | 16 |
| Kapitel 16 – Utredningsprinciper | 16 |
| Kapitel 17 – Utredning av sjöolyckor (med undantag för mycket allvarliga sjöolyckor) och tillbud till sjöss | 18 |
| Kapitel 18 – Faktorer som bör beaktas vid försök att nå en överenskommelse inom ramen för kapitel 7 i del II | 18 |
| Kapitel 19 – Olagliga handlingar | 19 |
| Kapitel 20 – Underrättande av berörda parter och inledande av en utredning | 19 |
| Kapitel 21 – Att samordna en utredning | 20 |
| Kapitel 22 – Insamling av bevis | 21 |
| Kapitel 23 – Sekretesskydd för uppgifter | 22 |
| Kapitel 24 – Skydd av vittnen och berörda parter | 23 |
| Kapitel 25 – Utkast till och slutlig rapport | 23 |
| Kapitel 26 – Återupptagande av en utredning | 24 |

Förord

1 Denna kod tar tillvara och bygger på de bästa metoder för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss som fastställts genom koden för utredning av sjöolyckor eller tillbud till sjöss, som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (Organisationen) i november 1997 genom resolution A 849(20). Koden för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss syftade till att främja samarbete mellan staterna och en gemensam strategi för utredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Bakgrund

2 Organisationen har genom en rad resolutioner uppmuntrat till samarbete och erkännande av gemensamma intressen. Den första var resolution A 173(ES.IV) (*Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties* [delaktighet i officiella undersökningar av sjöolyckor]), som antogs i november 1968. Andra resolutioner följde, bl.a. resolution A 322 (*The Conduct of Investigations into Casualties* [utredning av sjöolyckor]) som antogs i november 1975, resolution A 440(XI) (*Exchange of Information for Investigations into Marine Casualties* [informationsutbyte vid utredningar av sjöolyckor]) och resolution A 442(XI) (*Personnel and Material Resource Needs of Administrations for the Investigation of Casualties and the Contravention of Conventions* [resursbehov för manskap och material för förvaltning av utredningen av olyckor och överträdelse av konventionerna]), som båda antogs i november 1979, resolution A 637(16) (*Co-operation in Maritime Casualty Investigations* [samarbete vid utredningar av sjöolyckor]) som antogs 1989.

3 Dessa individuella resolutioner slogs samman och utvidgades av Organisationen genom antagande av koden för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Resolution A 884(21) (ändringsförslag till resolution A 849(20) om koden för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss), som antogs i november 1999 bidrog till att förbättra koden med riktlinjer för utredning av den mänskliga faktorn.

4 I internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1948 fanns en bestämmelse enligt vilken flaggstatens administration ska genomföra en utredning av alla olyckor där ett fartyg med dess flagg är inblandat, om en sådan utredning skulle kunna bidra till att regleringsfrågor fastställs som en bidragande faktor. Denna bestämmelse bevarades i Solaskonventionerna från 1960 och 1974. Den ingick också i den internationella lastlinjekonventionen från 1966. Vidare är flaggstaterna skyldiga att undersöka vissa sjöolyckor och tillbud till sjöss som äger rum på det fria havet.¹

5 En kuststats suveränitet sträcker sig bortom dess land och inlandsvatten till att omfatta dess territorialhav.² Denna jurisdiktion innebär att kuststaten har naturlig rätt att utreda sjöolyckor och tillbud till sjöss som är knutna till dess territorium. De flesta nationella förvaltningar har lagbestämmelser som täcker utredningar av sjöfartsolyckor på dess inlandsvatten och territorialhav, oavsett flagga.

Behandling av sjöfolk

¹ Här hänvisas till Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos), artikel 94.7 eller krav inom ramen för internationell lagstiftning och sedvanerätt.

² Här hänvisas till Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos), artikel 2 eller krav inom ramen för internationell lagstiftning och sedvanerätt.

6 IMO:s nyligen antagna konvention om arbete till sjöss, från 2006, (som ännu inte har trätt i kraft) innehåller en bestämmelse för utredning av några allvarliga sjöolyckor och föreskriver arbetsvillkor för sjöfolk. I december 2005 tillstod Organisationen behovet av ett särskilt skydd för sjöfolk under utredningar genom att anta *Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident* [riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor] genom resolution A 987(24). Riktlinjerna offentliggjordes av IMO och Internationella arbetsorganisationen (ILO) den 1 juli 2006.

Antagande av koden

7 Sedan antagandet av den första Solaskonventionen har det skett stora förändringar i strukturen av den internationella sjöfartsindustrin och förändringar i internationell lagstiftning. Dessa förändringar har potentiellt ökat antalet stater med ett intresse i förfarandet för och resultaten av sjösäkerhetsutredningar i händelse av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, vilket ökar risken för rättsliga och andra förfarandemässiga skillnader mellan berörda stater.

8 Denna kod erkänner variationer i internationell och nationell lagstiftning i samband med utredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss, samtidigt som vissa obligatoriska krav specificeras. Koden har utformats för att underlätta objektiva sjösäkerhetsutredningar till förmån för flaggstater, kuststater, Organisationen och sjöfartsindustrin i allmänhet.

DEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Kapitel 1

SYFTE

1.1 Syftet med denna kod är att staterna ska kunna anta en gemensam strategi för genomförande av säkerhetsutredningar i fråga om sjöolyckor och tillbud till sjöss. Sjösäkerhetsutredningar syftar inte till att avgöra skuld- eller ansvarsfrågan. En sjösäkerhetsutredning är snarare, enligt definitionen i denna kod, en utredning som genomförs i syfte att förebygga sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden. Enligt koden ska detta syfte uppnås genom att staterna

1. tillämpar konsekventa metoder och förfaranden för att, när så krävs, möjliggöra och uppmuntra en omfattande utredning för att identifiera de bidragande orsakerna och andra säkerhetsrisker, och
2. rapporterar till Organisationen för att möjliggöra en vittomfattande spridning av information för att göra det lättare för den internationella sjöfartsindustrin att hantera säkerhetsfrågor.

1.2 En sjösäkerhetsutredning bör särskiljas från och vara oberoende av alla andra former av utredningar. Syftet med denna kod är emellertid inte att utesluta alla andra former av utredningar, inklusive utredningar för agerande i civila, straffrättsliga eller administrativa förfaranden. Meningen med koden är inte heller att en stat eller stater som genomför en sjösäkerhetsutredning ska avhålla sig från att ge fullständiga rapporter om utlösande faktorer för sjöolyckor eller tillbud till sjöss, för att skuld eller ansvar skulle kunna framkomma ur resultatet.

1.3 Med denna kod erkänns att varje flaggstat har skyldighet att, inom ramen för Organisationens instrument, genomföra en utredning av alla olyckor som något av dess fartyg är inblandat i, om bedömningen görs att en sådan utredning skulle kunna vara behjälplig i fråga om att besluta vilka förändringar av de befintliga reglerna som skulle vara önskvärda, eller om en olycka har inverkat mycket negativt på miljön. Enligt denna kod ska flaggstaterna³ också se till att en undersökning görs, av eller inför en eller flera sakkunniga personer, av vissa olyckor eller tillbud på det fria havet. En stat har dock enligt koden också rätt⁴ att utreda orsaken till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som inträffar på det egna territoriet, inklusive i dess territorialhav, om olyckan eller tillbudet kan komma att utgöra fara för liv eller miljön, beröra kuststatens räddningstjänst eller på annat sätt påverka kuststaten.

Kapitel 2

DEFINITIONER

³ Här hänvisas till Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos), artikel 94 eller krav inom ramen för internationell lagstiftning och sedvanerätt.

⁴ Här hänvisas till Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos), artikel 2 eller krav inom ramen för internationell lagstiftning och sedvanerätt.

När följande begrepp används i de obligatoriska standarderna och rekommenderade metoderna för säkerhetsutredningar har de följande innebörd.

2.1 Ett *ombud* innebär vilken person som helst, fysisk eller juridisk, som tillhandahåller sjöfartstjänster, inklusive rutiner för hantering, för ett fartygs ägare, befraktare eller operatör, eller för lastens ägare, på ett fartyg som är föremål för en sjösäkerhetsutredning.

2.2 En *bidragande faktor* innebär åtgärder, underlåtenhet att handla, skeenden eller villkor, förutan vilken

1. sjöolyckan eller tillbudet inte skulle ha inträffat, eller
2. de negativa konsekvenserna i samband med sjöolyckan eller tillbudet till sjöss förmodligen inte skulle ha inträffat eller ha blivit lika allvarliga,
3. annan åtgärd, underlåtenhet att handla, skeende eller förhållande i samband med ett resultat som avses i punkt 1 eller 2, förmodligen inte skulle ha ägt rum.

2.3 En *kuststat* är en stat på vars territorium, inklusive dess territorialhav, en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss sker.

2.4 En *exklusiv ekonomisk zon* är en sådan exklusiv ekonomisk zon som definieras i artikel 55 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

2.5 *Flaggstat* innebär en stat vars flagga ett fartyg har rätt att segla under.

2.6 *Det fria havet* innebär fritt hav enligt definitionen i artikel 86 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

2.7 En *berörd part* innebär en organisation eller en individ som, enligt beslut av den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen, har betydande intressen, rättigheter eller legitima förväntningar med avseende på resultatet av en sjösäkerhetsutredning.

2.8 *Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden)* syftar på Internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, i den ändrade version som antagits av Organisationen genom resolution A 741(18).

2.9 En *sjöolycka* är en händelse, eller en serie händelser, som leder till något av följande och som har skett i direkt samband med driften av ett fartyg:

1. Dödsfall eller allvarlig personskada.
2. Besättningsmedlem som fallit överbord.
3. Förlust, förmodad förlust eller övergivande av fartyg.
4. Materiella skador på fartyget.
5. Strandat eller funktionsodugligt fartyg, eller kollision.

6. Materiell skada på ett fartygs externa havsinfrastruktur som skulle kunna utgöra en allvarlig säkerhetsrisk för fartyget, ett annat fartyg eller en individ.
7. Allvarlig skada på miljön, eller potentiellt allvarlig skada på miljön, till följd av skada på ett eller flera fartyg.

En sjöolycka omfattar emellertid inte en överlagd handling eller underlåtenhet att handla som begåtts med avsikten att påverka ett fartygs, en individs eller miljöns säkerhet negativt.

2.10 Ett *tillbud till sjöss* är en händelse, eller en serie händelser, som inte är en sjöolycka, som inträffar i direkt samband med driften av ett fartyg och som, om den inte åtgärdas, utgör en säkerhetsrisk för fartyget, personerna ombord eller någon annan person, eller miljön.

Ett tillbud till sjöss omfattar emellertid inte en överlagd handling eller underlåtenhet att handla som begåtts med avsikten att påverka ett fartygs, en individs eller miljöns säkerhet negativt.

2.11 En *sjösäkerhetsutredning* är en utredning eller undersökning (beroende på hur den enskilda staten hänvisar till den) av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, som genomförs i syfte att förebygga sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden. Utredningen omfattar insamling och analys av bevis, fastställande av utlösande faktorer och tillhandahållande av säkerhetsrekommendationer när så krävs.

2.12 En *rapport avseende sjösäkerhetsutredning* är en rapport som omfattar följande:

1. En sammanfattning där de grundläggande uppgifterna om en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss anges, samt huruvida olyckan eller tillbudet orsakat dödsfall, skada eller förorening.
2. Identiteten på flaggstat, ägare, operatör(er), det företag som anges i certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation, och klassificeringssällskap (föremål för nationell lagstiftning om sekretess).
3. Detaljerna om inblandade fartygs mått och motorer när detta är relevant, samt en beskrivning av besättning, arbetsrutiner och andra uppgifter, t.ex. hur länge var och en arbetat ombord på fartyget.
4. En redogörelse med detaljerade uppgifter om omständigheterna kring sjöolyckan eller tillbudet till sjöss.
5. En analys av och kommentarer om bidragande faktorer, inklusive maskintekniska, mänskliga och organisationsrelaterade faktorer.
6. En diskussion om resultaten av sjösäkerhetsutredningen, inklusive identifiering av säkerhetsfrågor, samt slutsatserna av sjösäkerhetsutredningen.
7. I lämpliga fall rekommendationer i syfte att förhindra sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden.

2.13 En *myndighet för säkerhetsutredningar* är en myndighet i en stat som ansvarar för att genomföra utredningar i enlighet med denna kod.

2.14 En *stat/stater som genomför en sjösäkerhetsutredning* är flaggstaten eller, i relevanta fall, den stat eller de stater som tar ansvar för genomförandet av sjösäkerhetsutredningen enligt ömsesidig överenskommelse i enlighet med denna kod.

2.15 En *sjösäkerhetsuppgift* innebär följande typer av uppgifter som samlas in under en sjösäkerhetsutredning:

1. Alla vittnesmål som insamlats för sjösäkerhetsutredningen.
2. All kommunikation mellan personer som hänför sig till driften av fartyget.
3. All medicinsk och personlig information om personer som varit inblandade i sjöolyckan eller tillbudet till sjöss.
4. Alla uppgifter om analysen av den information och det material som inhämtats under sjösäkerhetsutredningen.
5. Information från färdskrivaren.

2.16 En *materiell skada* i samband med en sjöolycka innebär

1. en skada/skador som
 - 1.1 på ett betydande sätt påverkar den strukturella integriteten, kapaciteten eller driftsegenskaperna hos en havsinfrastruktur eller ett fartyg, och
 - 1.2 kräver en omfattande reparation eller utbyte av en viktig komponent/viktiga komponenter, eller
2. förstör havsinfrastrukturen eller fartyget.

2.17 *Sjöfolk* är personer som är anställda eller arbetar i någon ställning ombord på ett fartyg.

2.18 En *allvarlig skada* innebär en skada som drabbat en person och som lett till att personen har förlorat arbetsförmågan och är funktionsnedsatt i över 72 timmar, med början inom sju dagar från det datum då personen ådrog sig skadan.

2.19 En *allvarlig skada på miljön* innebär en skada på miljön som den stat/de stater som drabbas, eller flaggstaten, beroende på vilket som är tillämpligt i det enskilda fallet, bedömer ha en mycket skadlig inverkan på miljön.

2.20 En *stat med väsentligt intresse* är en stat

1. som är flaggstat för ett fartyg som är inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller

2. som är den kuststat som är inblandad i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller
3. vars miljö har lidit allvarlig skada av en sjöolycka (inklusive miljön i dess vatten och territorier inom ramen för internationell lagstiftning), eller
4. där följderna av en sjöolycka eller ett tillbud till havs har orsakat, eller inneburit en risk för, allvarlig skada, på staten eller på konstgjorda öar, anläggningar eller konstruktioner som den har rätt att utöva jurisdiktion över, eller
5. där statens medborgare har omkommit eller ådragit sig allvarliga skador till följd av en sjöolycka, eller
6. som har tillgång till viktig information som den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen anser vara användbar för utredningen, eller
7. som av någon annan anledning skapar ett intresse som den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen anser vara av betydelse.

2.21 *Territorialhav* innebär ett territorialhav enligt definitionen i avsnitt 2 i del II i Förenta nationernas havsrättskonvention.

2.22 En *mycket allvarlig sjöolycka* innebär en sjöolycka som leder till total förlust av fartyget, till ett dödsfall eller till allvarlig skada på miljön.

Kapitel 3

TILLÄMPNING AV KAPITLEN I DEL II OCH III

3.1 Del II av denna kod innehåller obligatoriska standarder för sjösäkerhetsutredningar. Vissa klausuler gäller enbart i samband med vissa kategorier av sjöolyckor och är enbart obligatoriska för sjösäkerhetsutredningar av sådana sjöolyckor.

3.2 Klausuler i del III i denna kod kan hänvisa till klausuler i denna del som enbart gäller för vissa sjöolyckor. Klausulerna i del III kan vara rekommendationer om att tillämpa dessa klausuler vid sjösäkerhetsutredningar av andra sjöolyckor eller tillbud till sjöss.

DEL II

OBLIGATORISKA STANDARDER

Kapitel 4

MYNDIGHET FÖR SÄKERHETSUTREDNINGAR

4.1 Alla staters regeringar ska ge Organisationen detaljerade kontaktuppgifter till den myndighet/de myndigheter som genomför sjösäkerhetsutredningar i staten.

Kapitel 5

UNDERRÄTTELSE

5.1 När en sjöolycka inträffar på det fria havet eller i en exklusiv ekonomisk zon ska det inblandade fartygets/de inblandade fartygens flaggstat underrätta andra stater med väsentligt intresse så snart som det är rimligen möjligt.

5.2 När en sjöolycka inträffar inom en kuststats territorium, inklusive territorialhav, ska flaggstaten och kuststaten underrätta varandra och gemensamt underrätta andra stater med väsentligt intresse så snart som det rimligen är möjligt.

5.3 Underrättelsen får inte försenas på grund av avsaknad av fullständig information.

5.4 **Upplägg och innehåll:** Underrättelsen ska innehålla så mycket av följande information som är lättillgänglig:

1. Fartygets namn och flaggstat.
2. Fartygets IMO-nummer.
3. Sjöolyckans karaktär.
4. Platsen för sjöolyckan.
5. Datum och klockslag för sjöolyckan.
6. Antalet allvarligt skadade personer och antalet personer som förolyckats.
7. Följderna av sjöolyckan för individer, egendom och miljön.
8. Identifiering av eventuella övriga inblandade fartyg.

Kapitel 6

KRAV PÅ ATT UTREDA MYCKET ALLVARLIGA SJÖOLYCKOR

6.1 Alla mycket allvarliga sjöolyckor ska följas av en sjösäkerhetsutredning.

6.2 Flaggstaten för ett fartyg som är inblandat i en mycket allvarlig sjöolycka är inom ramen för alla avtal i enlighet med kapitel 7 ansvarig för att se till att en sjösäkerhetsutredning genomförs och fullbordas i enlighet med denna kod.

Kapitel 7

AVTAL MELLAN FLAGGSTAT OCH ANNAN STAT MED VÄSENTLIGT INTRESSE OM GENOMFÖRANDE AV SJÖSÄKERHETSUTREDNING

7.1 Den flaggstat/de flaggstater som är inblandade i sjöolyckan ska, utan att begränsa en stats rättighet att genomföra sin egen enskilda sjösäkerhetsutredning när en sjöolycka inträffat inom dess territorium, inklusive territorialhav, tillsammans med kuststaten försöka att enas om vilken stat/vilka stater som ska genomföra sjösäkerhetsutredningen inom ramen för denna kod, i enlighet med ett krav eller en rekommendation som man agerat efter.

7.2 Om en sjöolycka där mer än en flaggstat är inblandade inträffar på det fria havet eller inom en stats exklusiva ekonomiska zon ska staterna försöka enas om vilken stat/vilka stater som ska genomföra sjösäkerhetsutredningen inom ramen för denna kod, i enlighet med ett krav eller en rekommendation som man agerat efter, utan att begränsa en stats rättighet att genomföra sin egen enskilda sjösäkerhetsutredning.

7.3 För en sådan sjöolycka som avses i punkterna 7.1 och 7.2 kan de berörda staterna komma överens med en annan stat med väsentligt intresse om att denna stat/dessa stater ska genomföra sjösäkerhetsutredningen.

7.4 Innan man nått en överenskommelse, eller om man inte når någon överenskommelse, så ligger det ansvar och de rättigheter som staterna har att genomföra en sjösäkerhetsutredning inom ramen för denna kod och för annan internationell lagstiftning, i enlighet med punkterna 7.1, 7.2 och 7.3, hos respektive part.

7.5 En flaggstat som deltar fullt ut i en sjösäkerhetsutredning som genomförs av en annan stat med väsentligt intresse ska anses uppfylla sina skyldigheter inom ramen för denna kod, regel I/21 i Solas och artikel 94, avsnitt 7 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

Kapitel 8

Befogenheter vid utredning

8.1 Alla stater ska se till att deras nationella lagstiftning ger den/de utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning möjlighet att i utredningssyfte gå ombord på ett inblandat fartyg, intervjua kaptenen och besättningen och eventuella andra inblandade personer samt inhämta bevismaterial.

Kapitel 9

PARALLELLA UTREDNINGAR

9.1 Det faktum att den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen genomför en sjösäkerhetsutredning inom ramen för denna kod utesluter inte att en annan stat med väsentligt intresse genomför sin egen sjösäkerhetsutredning.

9.2 Samtidigt som den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska kunna uppfylla sina skyldigheter inom ramen för denna kod ska den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen och alla eventuella andra stater med väsentligt intresse som genomför en sjösäkerhetsutredning försöka samordna tidsramen för utredningarna för att, om möjligt, undvika oförenliga krav på vittnen och tillgång till bevis.

Kapitel 10

SAMARBETE

10.1 Alla stater med ett väsentligt intresse ska samarbeta med den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen i den mån detta är praktiskt genomförbart. Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska ge stater med väsentligt intresse möjlighet att delta i utredningen i den mån det är praktiskt genomförbart⁵.

Kapitel 11

UTREDNINGARNA FÅR INTE HA EN EXTERN INRIKTNING

11.1 Stater som genomför sjösäkerhetsutredningar ska se till att utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning är opartiska och objektiva. I sjösäkerhetsutredningen ska man kunna rapportera om resultaten av en sjösäkerhetsutredning utan att personer eller organisationer som kan påverkas av dess resultat styr eller ingriper.

Kapitel 12

INHÄMTANDE AV BEVIS FRÅN SJÖFOLK

12.1 När en sjösäkerhetsutredning kräver att sjöfolk avger vittnesmål ska detta vittnesmål upptas vid tidigast möjliga tillfälle. Sjöfolk ska så snabbt som möjligt tillåtas återvända till sitt fartyg eller repatrieras. Sjöfolks mänskliga rättigheter ska alltid respekteras.

12.2 Sjöfolk som hörs som vittnen ska informeras om sjösäkerhetsutredningens karaktär och grund. Sjöfolk som hörs som vittnen ska vidare informeras och ha tillgång till rättslig rådgivning beträffande

1. eventuell risk för att misstänkliggöra sig själva i förfaranden som sker efter

⁵ Hänvisningen till ”den mån det är praktiskt genomförbart” kan till exempel tolkas som att ett samarbete eller en delaktighet är begränsad eftersom nationell lagstiftning innebär att det är ogenomförbart att samarbeta eller vara delaktig fullt ut.

- avslutad sjösäkerhetsutredning,
2. alla rättigheter att inte misstänkliggöra sig själv och att inte yttra sig,
 3. alla skydd som tillhandahålls sjöfolk för att förhindra att vittnesmålet används mot dem om de bidrar med bevis till sjösäkerhetsutredningen.

Kapitel 13

UTKAST TILL RAPPORTER AVSEENDE SJÖSÄKERHETSUTREDNINGAR

13.1 Enligt punkterna 13.2 och 13.3 ska den stat/de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning när så krävs skicka en kopia av ett utkast till rapport till en stat med väsentligt intresse, för att ge den sistnämnda staten möjlighet att kommentera utkastet till rapport.

13.2 Stater som genomför en sjösäkerhetsutredning är enbart skyldiga att efterleva punkt 13.1 om den stat med väsentligt intresse som mottar rapporten garanterar att den inte kommer att sprida, eller föranleda till spridning av, offentliggöra eller ge tillgång till utkastet till rapport, eller någon del av det, utan uttryckligt medgivande från den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen, om rapporten resp. de aktuella delarna inte redan har offentliggjorts av den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen.

13.3 Stater som genomför en sjösäkerhetsutredning är inte skyldiga att efterleva punkt 13.1 om

1. de kräver att den stat med väsentligt intresse som mottar rapporten ska intyga att de vittnesmål som ingår i utkastet till rapport inte kommer att användas i ett civil- eller straffrättsligt förfarande mot den person som gav vittnesmålet, och
2. staten med ett väsentligt intresse vägrar att intyga detta.

13.4 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska erbjuda stater med ett väsentligt intresse möjlighet att kommentera utkastet till rapport inom 30 dagar, eller annan ömsesidigt överenskommen period. Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska ta kommentarerna i beaktande innan den slutliga rapporten utarbetas. Om godkännande eller förkastande av kommentarerna direkt kommer att påverka de intressen som den stat som framlagt dem har ska den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen underrätta staten med ett väsentligt intresse om hur kommentarerna hanterats. Om den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen inte har mottagit några kommentarer inom 30 dagar, eller inom den tidsperiod som man enats om, kan man slutföra rapporten.

13.5 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska göra sitt bästa för att med lämpligaste medel till fullo kontrollera riktigheten och fullständigheten hos utkastet till rapport.

Kapitel 14

RAPPORTER AVSEENDE SJÖSÄKERHETSUTREDNINGAR

14.1 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska vid sjösäkerhetsutredningar av mycket allvarliga sjöolyckor alltid presentera den slutliga versionen av rapporten för Organisationen.

14.2 Om en sjösäkerhetsutredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som inte är mycket allvarlig(t) genomförs och man utarbetar en rapport avseende en sjösäkerhetsutredning som innehåller information som kan förebygga eller minska allvarlighetsgraden av sjöolyckor eller tillbud till sjöss i framtiden, ska den slutliga versionen vidarebefordras till Organisationen.

14.3 I en sådan rapport avseende sjösäkerhetsutredning som avses i punkterna 14.1–2 ska all den information som krävs som inhämtats under en sjösäkerhetsutredning tillvaratas, med beaktande av dess omfattning, så att alla relevanta säkerhetsfrågor inkluderas och uppfattas och de säkerhetsåtgärder som krävs kan vidtas.

14.4 Den slutliga rapporten avseende en sjösäkerhetsutredning ska göras tillgänglig för allmänheten och sjöfartsindustrin av den stat/de stater som genomfört utredningen. Om rapporten offentliggörs av en annan stat eller av Organisationen ska den stat/de stater som genomfört utredningen åta sig att ge allmänheten och sjöfartsindustrin de uppgifter som krävs för att tillgå rapporten.

DEL III

REKOMMENDERADE METODER

Kapitel 15

ADMINISTRATIVT ANSVAR

15.1 Staterna bör se till att de myndigheter som genomför sjösäkerhetsutredningar har tillgång till tillräckligt material och tillräckliga ekonomiska resurser samt till personal med lämpliga kvalifikationer, så att de kan underlätta statens skyldigheter att genomföra sjösäkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss inom ramen för denna kod.

15.2 Alla utredare som utgör en del av en sjösäkerhetsutredning bör utses utifrån de färdigheter för utredare som anges i resolution A 996(25).

15.3 Punkt 15.2 utesluter emellertid inte att en korrekt utnämning av utredare med nödvändiga specialistkunskaper tillfälligt kan utgöra en del av en sjösäkerhetsutredning, och den utesluter inte heller användning av konsulter för expertråd i fråga om någon aspekt av sjösäkerhetsutredningen.

15.4 Alla personer som är utredare, deltar i en sjösäkerhetsutredning eller bistår i en sjösäkerhetsutredning ska vara skyldiga att agera enligt denna kod.

Kapitel 16

UTREDNINGSPRINCIPER

16.1 **Oberoende:** En sjösäkerhetsutredning ska vara objektiv för att garantera fritt informationsflöde.

16.1.1 För att uppnå det resultat som anges i punkt 16.1 bör den/de utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning vara funktionellt oberoende av

1. de parter som är involverade i sjöolyckan eller tillbudet till sjöss,
2. alla som kan tänkas fatta beslut om att vidta administrativa eller disciplinära åtgärder mot en individ eller organisation som varit inblandad i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, och
3. rättsliga åtgärder.

16.1.2 Den/de utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning bör slippa inblandning från de parter som anges under 1, 2 och 3 i punkt 16.1.1 med avseende på

1. insamling av tillgänglig information som är relevant för sjöolyckan eller tillbudet till sjöss, inbegripet färdskrivare och uppgifter från sjötrafikinformationstjänst,
2. analys av bevis och fastställande av utlösande faktorer,
3. slutsatser som är relevanta för de utlösande faktorerna,
4. distribution av utkast till rapport för kommentarer och utarbetande av slutrapporten, och
5. i tillämpliga fall tillhandahållande av säkerhetsrekommendationer.

16.2 **Säkerhet i fokus:** En sjösäkerhetsutredning genomförs inte i syfte att avgöra skuld- eller ansvarsfrågan. Den/de utredare som genomför sjösäkerhetsutredningen bör emellertid inte avhålla sig från att ge en fullständig rapport om de utlösande faktorerna för att skuld eller ansvar skulle kunna framkomma ur resultaten.

16.3 **Samarbete:** I sådana fall där det är praktiskt och i enlighet med kraven och rekommendationerna i denna kod, framför allt i kapitel 10 om samarbete, bör den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen försöka underlätta största möjliga samarbete mellan staterna med ett väsentligt intresse och andra personer eller organisationer som utreder en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss.

16.4 **Prioritering:** En sjösäkerhetsutredning bör i möjligaste mån ges samma prioritering som vilken annan utredning som helst, inklusive utredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss som genomförs av en stat inom ramen för en brottmålsutredning.

16.4.1 Utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning bör, i enlighet med punkt 16.4, inte nekas tillgång till bevis under omständigheter där en annan person eller organisation genomför en separat utredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss.

16.4.2 Till sådana bevis som bör tillhandahållas hör

1. undersökningar och annan information som flaggstaten, ägarna eller klassificeringssällskap har tillgång till,
2. alla uppgifter som upptagits, inbegripet sådana från färdskrivare, och
3. bevis som kan tillhandahållas av regeringsinspektörer, kustbevakning, operatörer vid sjötrafikinformationstjänst, lotsar eller annan sjöfartspersonal.

16.5 **Omfattningen av en sjösäkerhetsutredning:** En ordentlig identifiering av utlösande faktorer kräver en metodisk utredning som genomförs i rätt tid och sträcker sig långt bortom omedelbara bevis, och söker underliggande förhållanden som kan finnas långt ifrån den plats där sjöolyckan eller tillbudet ägt rum och som skulle kunna orsaka andra sjöolyckor eller tillbud till sjöss i framtiden. Därför bör sjösäkerhetsutredningar betraktas som medel för att inte bara identifiera omedelbara utlösande faktorer utan också brister som kan föreligga i hela ansvarskedjan.

Kapitel 17

UTREDNING AV SJÖOLYCKOR (MED UNDANTAG FÖR MYCKET ALLVARLIGA SJÖOLYCKOR) OCH TILLBUD TILL SJÖSS

17.1 Flaggstaten för ett fartyg som är inblandat i en sjöolycka (med undantag för mycket allvarliga sjöolyckor – som tas upp i kapitel 6 i denna kod) eller ett tillbud till sjöss ska genomföra en sjösäkerhetsutredning om det anses vara troligt att en sådan utredning skulle ge information som kan användas för att förhindra sjöolyckor och tillbud till sjöss i framtiden.

17.2 Kapitel 7 innehåller de obligatoriska kraven för att fastställa vilken/vilka stat(er) som ska genomföra sjösäkerhetsutredningen av en sjöolycka. Om den händelse som utreds i enlighet med detta kapitel är ett tillbud till sjöss bör kapitel 7 fungera som vägledning för rekommenderad praxis, som om det hänvisade till tillbud till sjöss.

Kapitel 18

FAKTORER SOM BÖR BEAKTAS VID FÖRSÖK ATT NÅ EN ÖVERENSKOMMELSE INOM RAMEN FÖR KAPITEL 7 I DEL II

18.1 När flaggstaten/flaggstaterna, en kuststat (om den är inblandad) eller andra stater med ett väsentligt intresse försöker nå en överenskommelse, i enlighet med kapitel 7 i del II, om vilken stat/vilka stater som ska genomföra sjösäkerhetsutredningen inom ramen för denna kod bör följande faktorer beaktas:

1. Huruvida sjöolyckan eller tillbudet till sjöss ägde rum på en stats territorium, inklusive territorialhav.
2. Huruvida det fartyg eller de fartyg som varit inblandade i en sjöolycka eller ett

- tillbud på det fria havet eller inom en exklusiv ekonomisk zon därefter har seglat in i en stats territorialhav.
3. De resurser och åtaganden som krävs av flaggstaten och andra stater med ett väsentligt intresse.
 4. Den potentiella omfattningen av sjösäkerhetsutredningen och förmågan hos flaggstaten eller annan stat med ett väsentligt intresse att tillgodose denna omfattning.
 5. Behovet av att de(n) utredare som genomför sjösäkerhetsutredningen har tillgång till bevis och beaktande av den stat/de stater som är bäst lämpade att underlätta denna tillgång till bevis.
 6. Förmodade eller faktiska negativa följder av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss för andra stater.
 7. Nationaliteten på den besättning, de passagerare och de andra personer som påverkats av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss.

Kapitel 19

OLAGLIGA HANDLINGAR

19.1 Om det under en sjösäkerhetsutredning framkommer eller misstänks att det har begåtts ett brott inom ramen för artiklarna 3, 3a, 3b eller 3c i konventionen om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet från 1988 bör den myndighet som genomför sjösäkerhetsutredningen omedelbart försöka se till att sjöfartsskyddsmyndigheten i den berörda staten/de berörda staterna har informerats om detta.

Kapitel 20

UNDERRÄTTANDE AV BERÖRDA PARTER OCH INLEDNING AV EN UTREDNING

20.1 När en sjösäkerhetsutredning inleds inom ramen för denna kod bör ägaren till och ombudet för ett fartyg som varit inblandat i den sjöolycka eller det tillbud som utreds informeras om följande så snart som det är praktiskt genomförbart:

1. Den sjöolycka eller det tillbud till sjöss som utreds.
2. Tid och plats för inledningen av sjösäkerhetsutredningen.
3. Namn på och kontaktuppgifter till den myndighet/de myndigheter som genomför sjösäkerhetsutredningen.
4. Relevanta detaljerade uppgifter om den lag inom ramen för vilken sjösäkerhetsutredningen genomförs.
5. Rättigheter och skyldigheter för de parter som är föremål för

sjösäkerhetsutredningen.

6. Rättigheter och skyldigheter för den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen.

20.2 Alla stater bör utarbeta ett standarddokument med detaljerad information om vad som står i punkt 20.1, som kan överföras elektroniskt till befälhavaren, ombudet och fartygets ägare.

20.3 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen bör, med beaktande av att alla fartyg som är inblandade i en sjöolycka eller ett tillbud till havs kan fortsätta i tjänst och att ett fartyg inte bör uppehållas mer än vad som är absolut nödvändigt, inleda sjösäkerhetsutredningen så snart som det rimligen är möjligt, utan att försena fartyget i onödan.

Kapitel 21

ATT SAMORDNA EN UTREDNING

21.1 Rekommendationerna i detta kapitel bör tillämpas i enlighet med principerna i kapitlen 10 och 11 i denna kod.

21.2 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen bör se till att det finns en lämplig ram inom staten för

1. val av utredare för sjösäkerhetsutredningen, inklusive en utredare som ska leda sjösäkerhetsutredningen,
2. tillhandahållande av ett rimligt stöd för medlemmar av sjösäkerhetsutredningen,
3. utveckling av en strategi för sjösäkerhetsutredningen i förbindelse med andra stater med ett väsentligt intresse,
4. garanti för att den metod som följs under sjösäkerhetsutredningen är förenlig med den som rekommenderas i resolution A 884(21), i dess ändrade form,
5. garanti för att man i sjösäkerhetsutredningen beaktar rekommendationer och instrument som offentliggjorts av Organisationen eller Internationella arbetsorganisationen och som är relevanta för genomförande av en sjösäkerhetsutredning, och
6. garanti för att man i sjösäkerhetsutredningen tar hänsyn till fartygsoperatörens säkerhetsförfaranden och säkerhetspolicy enligt Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).

21.3 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen bör, i den mån det är genomförbart, tillåta en stat med ett väsentligt intresse att delta i sådana aspekter av sjösäkerhetsutredningen som är relevanta för den.

21.3.1 Deltagande bör omfatta att företrädare för staten med ett väsentligt intresse tillåts

1. att intervjua vittnen,
2. att se och undersöka bevis och kopiera handlingar,
3. att utarbeta en inlägga med avseende på bevismaterialet, kommentera och få sina synpunkter ordentligt reflekterade i slutrapporten, och
att få tillgång till utkastet till rapport och den slutliga rapporten om sjösäkerhetsutredningen.⁶

21.4 Stater med ett väsentligt intresse bör, i den mån det är praktiskt genomförbart, bistå den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen med tillgång till information som är relevant för sjösäkerhetsutredningen.

Den/de utredare som genomför sjösäkerhetsutredningen bör också, i den mån det är praktiskt genomförbart, få tillgång till regeringsinspektörer, personal inom kustbevakningen och sjötrafikinformationstjänsten, lotsar och annan sjöfartspersonal i en stat med ett väsentligt intresse.

21.5 Flaggstaten för ett fartyg som varit inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss bör bidra till att underlätta tillgången till besättningen för den/de utredare som genomför sjösäkerhetsutredningen.

Kapitel 22

INSAMLING AV BEVIS

22.1 En stat/stater som genomför en sjösäkerhetsutredning bör inte uppehålla ett fartyg i onödan för att samla in bevis eller hämta originalhandlingar eller utrustning om det inte är nödvändigt för sjösäkerhetsutredningens syfte. Utredare bör kopiera dokument när det är praktiskt genomförbart.

22.2 (En) utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning bör säkra upptagningar av intervjuer och andra bevis som samlas in under en sjösäkerhetsutredning på ett sätt som förhindrar tillgång till denna information för personer som inte behöver den för genomförande av utredningen.

22.3 Den/de utredare som genomför sjösäkerhetsutredningen bör använda alla uppgifter som upptagits på ett effektivt sätt, inbegripet från färdskrivare, om sådana finns. Färdskrivare bör göras tillgängliga för nedladdning av den/de utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning eller en utnämnd företrädare.

⁶ Hänvisningen till ”i den mån det är praktiskt genomförbart” kan till exempel tolkas som att ett samarbete eller en delaktighet är begränsad eftersom nationell lagstiftning innebär att det är ogenomförbart att samarbeta eller vara delaktig fullt ut.

22.3.1 Om den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen inte har utrustning för att läsa av en färdskrivare bör en stat som har denna möjlighet erbjuda dem sina tjänster med beaktande av

1. tillgängliga resurser,
2. avläsningsutrustningens kapacitet,
3. avläsningens aktualitet, och
4. utrustningens placering.

Kapitel 23

SEKRETESSKYDD FÖR UPPGIFTER

23.1 En stat bör se till att den/de utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning enbart avslöjar sjösäkerhetsuppgifter

1. om det är nödvändigt eller önskvärt av transportsäkerhetsskäl och alla följder för den framtida tillgången till säkerhetsinformation för en sjösäkerhetsutredning beaktas, eller
2. av andra tillåtna skäl i enlighet med denna kod.⁷

23.2 Stater som deltar i en sjösäkerhetsutredning inom ramen för denna kod bör se till att inga av de sjösäkerhetsuppgifter som man har tillgång till avslöjas i ett straffrättsligt, civilrättsligt, disciplinärt eller administrativt förfarande om inte

1. behörig myndighet för rättskipning i staten beslutar att all skadlig inhemsk eller internationell påverkan som ett avslöjande av informationen skulle kunna få på någon befintlig eller framtida sjösäkerhetsutredning uppvägs av det allmänna intresset av rättskipningen, och⁸
2. omständigheterna gör att det är lämpligt att den stat som tillhandahöll den myndighet/de myndigheter som genomför sjösäkerhetsutredningen

⁷ Staterna medger att det finns fördelar med att behandla sjösäkerhetsuppgifter som konfidentiella när de måste avslöjas för personer utanför sjösäkerhetsutredningen i syfte att genomföra sjösäkerhetsutredningen. Ett exempel är om sjösäkerhetsuppgifter måste avslöjas för en extern expert för analys eller expertutlåtande. Sekretessen syftar till att garantera att känslig information inte avslöjas på ett otillbörligt sätt i andra syften än sjösäkerhetsutredningens när det ännu inte har fastställts på vilket sätt informationen kommer att vara behjälplig vid fastställande av bidragande faktorer vid en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss. Olämplig spridning av information kan innebära skuld- eller ansvarsbeläggning av de parter som varit inblandade i sjöolyckan eller tillbudet.

⁸ Exempel på fall där det skulle kunna vara lämpligt att avslöja en sjösäkerhetsuppgift i ett straffrättsligt, civilrättsligt, disciplinärt eller administrativt förfarande kan omfatta följande:

1. En person som är föremål för ett förfarande har agerat i syfte att orsaka ett negativt resultat.
2. En person som är föremål för ett förfarande har varit medveten om att det finns en betydande risk för ett negativt resultat, och det är inte motiverat att ta denna risk med hänsyn till de omständigheter som han eller hon känner till.

sjösäkerhetsuppgiften godkänner att den avslöjas.

23.3 Sjösäkerhetsuppgifter bör enbart inkluderas i den slutliga rapporten, eller dess bilagor, om det är relevant för analysen av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss. De delar av uppgifterna som inte är relevanta och som inte ingår i slutrapporten ska inte avslöjas.

23.4 En stat behöver bara tillhandahålla information som hämtats från sjösäkerhetsuppgifter till stater med ett väsentligt intresse om detta inte undergräver integriteten och trovärdigheten hos eventuella sjösäkerhetsutredningar som genomförs av den stat/de stater som tillhandahåller informationen.

23.4.1 Den stat som tillhandahåller information som inhämtats från en sjösäkerhetsuppgift kan kräva att den stat som mottar informationen åtar sig att hålla den konfidentiell.

Kapitel 24

SKYDD AV VITTNEN OCH BERÖRDA PARTER

24.1 Om en person, i syfte att bistå en sjösäkerhetsutredning, enligt lag måste tillhandahålla bevis som kan misstänkliggöra denne bör man i den mån det överensstämmer med den nationella lagstiftningen undvika att uppta denna bevisning i ett civilrättsligt eller straffrättsligt förfarande mot denna person.

24.2 Den person som ombes tillhandahålla sådan bevisning bör informeras om utredningens natur och utgångspunkt. En person som ombes tillhandahålla bevisning bör informeras om och ha tillgång till rättslig rådgivning beträffande

1. eventuell risk för att misstänkliggöra sig själva i förfaranden som sker efter avslutad sjösäkerhetsutredning,
2. alla rättigheter att inte misstänkliggöra sig själv och att inte yttra sig,
3. alla skydd som tillhandahålls personen för att förhindra att bevisningen används mot denne om han eller hon bidrar med sådan till sjösäkerhetsutredningen.

Kapitel 25

UTKAST TILL OCH SLUTLIG RAPPORT

25.1 Rapporter avseende sjösäkerhetsutredningen från en sjösäkerhetsutredning bör slutföras så snart som det är praktiskt genomförbart.

25.2 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen bör, när detta krävs och när det är praktiskt genomförbart, skicka en kopia av ett utkast till rapporten avseende sjösäkerhetsutredningen till berörda parter för kommentarer. Denna rekommendation gäller emellertid inte om det inte finns garanti för att den berörda parten inte kommer att sprida, föranleda till spridning av, offentliggöra eller ge tillgång till utkastet till rapporten avseende sjösäkerhetsutredningen, eller någon del av den, utan uttryckligt medgivande från den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen.

25.3 Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen bör ge berörda parter 30 dagar, eller någon annan ömsesidigt överenskommen period, att inkomma med kommentarer om rapporten avseende sjösäkerhetsutredningen. Den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen bör ta kommentarerna i beaktande innan den slutliga rapporten utarbetas. Om godkännande eller förkastande av kommentarerna direkt kommer att påverka de intressen som den berörda part som framlagt dem har ska den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen underrätta den berörda parten om hur kommentarerna hanterats. Om den stat/de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen inte har mottagit några kommentarer inom 30 dagar, eller inom den tidsperiod som man enats om, kan man slutföra rapporten avseende sjösäkerhetsutredningen.⁹

25.4 Om det inte strider mot den nationella lagstiftningen i den stat som utarbetar rapporten avseende sjösäkerhetsutredningen bör man förhindra att utkastet till rapport och den slutliga rapporten blir godtagbara bevis i förfaranden i samband med sjöolyckan eller tillbudet till sjöss som kan leda till disciplinära åtgärder, fällande dom eller fastställande av civilrättsligt ansvar.

25.5 Provisoriska säkerhetsåtgärder kan rekommenderas i vilket skede som helst under sjösäkerhetsutredningen.

25.6 Om en stat med ett väsentligt intresse motsätter sig hela eller delar av en slutlig rapport avseende en sjösäkerhetsutredning kan den lämna in en egen rapport till Organisationen.

Kapitel 26

ÅTERUPPTAGANDE AV EN UTREDNING

26.1 En stat/stater som har slutfört en sjösäkerhetsutredning bör ompröva resultaten och överväga att återuppta utredningen om nya bevis framkommer som skulle kunna förändra analysen och resultaten på ett påtagligt sätt.

26.2 Om betydelsefull ny bevisning som är knuten till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss läggs fram för den stat/de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning och som har slutfört denna utredning bör bevisen genomgå en fullständig bedömning och vidarebefordras till andra stater med ett väsentligt intresse för skäligen synpunkter.

⁹ Se kapitel 13, där bestämmelser om att tillhandahålla berörda parter rapporter på begäran alternativt kan inkluderas som en obligatorisk bestämmelse.

Lagtext

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 inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG. | 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 utövar tillsyn av fartyg. |

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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.

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

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.

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 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.

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

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.

Prop. 2010/11:116
Bilaga 6

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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, informations-system 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 informations-system 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 haverikommission 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 uppgiftslämnares 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.

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

Prop. 2010/11:116
Bilaga 6

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 uppteckningar 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.

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

Föreslagen lydelse

2 §

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

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

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

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

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

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

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

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

c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

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 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 sjö-

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

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

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

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

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

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 säkerhets-synpunkt.

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 uppkommit på miljön.*

Med mycket allvarlig sjöolycka 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 försvunnit 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 internationell överenskommelse som har biträtts 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

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 överenskommelse som har biträtts av Sverige. Om olyckan eller tillbudet rör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte *ska* ha luftvärdighetsbevis, *ska* en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte

görs i den stat inom vars territorium olyckan eller tillbudet inträffade.

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

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 följderna 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 följderna 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.

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

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.

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.

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 delbetänkande 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.

Prop. 2010/11:116
Bilaga 7

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.

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 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 förening 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 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* 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

Utformningen 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 egen-
dom 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 under-
låtenhet 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 införas 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 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.

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 haverikommissions 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 haverikommissions 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 enskilds 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.

Prop. 2010/11:116
Bilaga 7

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 haverikommissionens 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.

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Svea Hovrätt, Luleå tingsrätt, Malmö tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Växjö, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Fiskeriverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Statens haverikommission, Myndigheten för samhällskydd och beredskap, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Länsstyrelsen i Skåne län, Dispaschören, Göteborgs universitet (Juridiska institutionen), Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening och Det Norske Veritas,

Regelrådet, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska sjöbefälsförbundet och Svenska transportarbetareförbundet har avstått från att yttra sig.

Därutöver har följande remissinstanser beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av: Institutet för sjö rätt och annan transporträtt, Högskolan i Kalmar (Sjöfartshögskolan), Chalmers Tekniska Högskola, Lotsförbundet, SEKO Sjöfolk, Svenska hamnarbetareförbundet, Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg, Sveriges skeppsmäklareförening, Svenskt Marintekniskt forum, Transport industriförbundet, Näringslivets transportråd, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd och Lloyd's Register of Shipping.

Utredningens parallelluppställning över klassdirektivet och klassförordningen

Prop. 2010/11:116
Bilaga 9

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

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

Utredningens parallelluppställning över
olycksutredningsdirektivet och IMO:s
olycksutredningskod

Prop. 2010/11:116
Bilaga 10

| EG-direktiv 2009/18/EG | IMO:s olycks- utredningskod | Nuvarande författning | Föreslagen ändrad samt ny författning |
|-----------------------------------|---|--|---|
| artikel 1 | chapter 1 | 1 och 6 §§ LUO 13–15 §§, 16 § andra stycket, 17 § tredje stycket FUO | --- |
| artikel 2 och 3.2 f) | chapter 6.2 och 7.1 samt 2.20 | 2 § första stycket 2 och 4 samt 4 § LUO | 4 § samt nya 4 b § LUO |
| artikel 3 | chapter 2.9– 2.11, 2.14, 2.16, 2.20, 2.22 samt MSC- MEPC. 3/ Circ. 3 | 2 § första stycket 2 och tredje–fjärde styckena LUO, samt 4 a § tredje stycket LUO | nya 2 a § LUO |
| artikel 4 | chapter 8, 16 och 24 | 1 och 6–10 §§ LUO och 8 § FUO | 8 § FUO samt nya 1 a § LUO |
| artikel 5 | chapter 6 | 2 § 2 och 4 § LUO samt 7–8 §§ FUO | 2 § 2 första och tredje styckena och 7 § LUO samt 13 § FUO |
| artikel 6 | --- | 20–21 och 25 §§ FUO samt 6 kap. 14 § SjöL | 6 kap. 14 § SjöL |
| artikel 7 | chapter 6.2, 7, 9, 10 och 23.4 | 4 a §, 5 och 7 andra stycket §§ LUO samt 8 § FUO | 8 § FUO |

| EG-direktiv 2009/18/EG | IMO:s olycks- utredningskod | Nuvarande författning | Föreslagen ändrad samt ny författning | Prop. 2010/11:116 Bilaga 10 |
|---------------------------|---|---|---|--------------------------------|
| artikel 8 | chapter 4, 8, 11 samt part III chapter 15 och 16 | 5 och 7–10 §§ LUO samt 3 § andra stycket 1 FUO | 9 § och nya 12 a § LUO, 3 § andra stycket 1 och nya 2 b § FUO | |
| artikel 9 | chapter 23 jfr med 2.15 | 30 kap. 23 § OSL och 9 § OSF, bilagan p. 100. | nya 17 kap. 6 a, 7 och 8 §§ samt nya 32 kap. 8 a, b och c §§ OSL | |
| artikel 10 | --- | --- | nya 8 c § FUO | |
| artikel 11 | --- | --- | nya 8 d § FUO | |
| artikel 12 | chapter 7, 9, 10, 13, 23.4 och 24 | jfr artikel 7 ovan | 8 § FUO | |
| artikel 13 | chapter 8 | 18 kap. 1–5 §§ och 20 kap. 11 § SjöL | nya 18 kap. 5 a § och nya 20 kap. 11 a § SjöL | |
| artikel 14 | chapter 14 | 13–16 §§ FUO | 13 och 15 §§ FUO | |
| artikel 15 | --- | 6 § 2 LUO och 14 och 17 §§ FUO | 17 § FUO | |
| artikel 16 | --- | 17 § FUO | 17 § FUO | |
| artikel 17 | chapter 5 | --- | 13 § FUO | |
| artiklarna 18–21 | --- | --- | --- | |
| artikel 22 | --- | 20 och 27 §§ FUO och 20 kap. SjöL | --- | |
| artiklarna 23–27 | --- | --- | --- | |

| EG-direktiv 2009/18/EG | IMO:s olycks- utredningskod | Nuvarande författning | Föreslagen ändrad samt ny författning |
|-----------------------------------|--|----------------------------------|--|
| Bilaga I | | jfr artikel 14 | |
| Bilaga II | | jfr artikel 17 | |

Lagtext

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

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

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §¹

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

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

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

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

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

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

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

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

c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

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

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

b) spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporterats med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de samman-

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

¹ Senaste lydelse 2008:1367.

lagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro,

Prop. 2010/11:116
Bilaga 11

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

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

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

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

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

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

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 spåraneläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

2 a §

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

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

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

2 b §

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

2 c §

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

1. Mycket allvarlig sjöolycka: en olycka som innebär att

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

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

- fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön,*
- skada har uppkommit på miljön, eller*

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

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

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

Med mycket allvarlig sjöolycka likställs att

– flera människor har blivit allvarligt skadade,

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

– fartyget har övergetts i sjön.

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

2 d §

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

4 §²

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

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

En undersökning enligt denna lag av en sjöolycka eller ett tillbud

² Senaste lydelse 2007:493.

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 internationell överenskommelse som har biträtts 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.

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

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

4 b §

Med annat väsentligt intresse i 4 § andra stycket avses

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

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

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

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

7 §³

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

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

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

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

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

9 §⁴

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

Om utredningen inte kan fullföljas på annat sätt, får den myndighet som gör undersökningen begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningen. För polismyndighetens utredning gäller

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

³ Senaste lydelse 2007:493.

⁴ Senaste lydelse 2009:493.

bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar. Prop. 2010/11:116
Bilaga 11

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.

12 a §

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

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

Härigenom föreskrivs att i fråga om sjölagen (1994:1009)
dels att 6 kap. 14 § och 20 kap. 11 § samt rubriken till 18 kap. ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 18 kap. 5 a §, och närmast före 18 kap. 5 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

14 §¹

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

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

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller
8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

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

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

Befälhavaren *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 §.

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

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap.

¹ Senaste lydelse 2008:1311.

Bevarande av bevis vid sjöolycka

5 a §

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

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

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

20 kap.

11 §

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

Till samma straff döms

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

Till samma straff döms

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

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

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

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

Prop. 2010/11:116
Bilaga 11

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

Häriigenom 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.*

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

Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts *i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg¹.*

7 kap.11 §²

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

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

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

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

² Senaste lydelse 2008:1378.

*därmed, senast ändrat genom förbindelse därmed³.
Europaparlamentets och rådets
direktiv 2002/84/EG.*

Prop. 2010/11:116
Bilaga 11

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.

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

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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

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

Nuvarande lydelse

2 §

I lagen används beteckningar med följande betydelse.

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

2 §

I lagen används beteckningar med följande betydelse.

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

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 kap.

Undersökningar av sjöolyckor och tillbud, m.m.

4 a §

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

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

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

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

7 §¹

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

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

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

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

29 kap.

Undersökningar av sjöolyckor och tillbud, m.m.

12 a §

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

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

¹ Senaste lydelse 2010:1361.

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

Prop. 2010/11:116
Bilaga 11

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

Denna lag träder i kraft den 17 juni 2011.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2011-03-23

Närvarande: F.d. justitierådet Inger Nyström, f.d. regeringsrådet Lars Wennerström och justitierådet Eskil Nord.

Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2

Enligt en lagrådsremiss den 10 mars 2011 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunnige Tommie Börjesson.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2011.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Bildt, Ask, Olofsson, Erlandsson, Carlgren, Hägglund, Carlsson, Borg, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Björling, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Ullenhag, Hatt.

Föredragande: Statsrådet Engström.

Regeringen beslutar proposition 2010/11:116 Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2.

| Författningsrubrik | Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande | Celexnummer för bakomliggande EU-regler |
|---|---|--|
| lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor | – | 32009L0018 |
| lag om ändring i sjölagen (1994:1009) | 6 kap. 14 § | 32009L0018 |
| lag om ändring i fartygs-säkerhetslagen (2003:364) | 7 kap. 11 § | 32009L0015 |
| lag om ändring i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg, | – | 32009L0015 |
| lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) | – | 32009L0018 |