

Bryssel den 28 november 2023
(OR. en)

15950/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0164(COD)**

**TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258**

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	13015/23
Komm. dok. nr:	10115/23
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 1 juni 2023 skickade kommissionen ovannämnda förslag till Europaparlamentet och rådet.
2. Förslaget avser en ändring av 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/EG¹.

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

3. I direktiv 2009/18/EG föreskrivs ett system för säkerhetsutredningar för att dra lärdom av sjöolyckor och förhindra att de upprepas. Sjöolyckor som omfattas av direktivet undersöks för att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön.
4. Översynen av direktivet har följande specifika mål:
 - Förbättra skyddet av fiskefartyg, deras besättning och miljön. Mindre fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter, omfattas inte av direktivets nuvarande tillämpningsområde, vilket innebär att olyckor som involverar dödsfall och förlust av fartyg inte utreds på ett systematiskt och harmoniserat sätt.
 - Förtydliga definitioner och lagtext så att medlemsstaternas organ för utredning av olyckor utreder alla olyckor som behöver utredas i tid och på ett harmoniserat sätt.
 - Förbättra kapaciteten för organen för utredning av olyckor att genomföra (och rapportera om) olycksutredningar i tid, på ett initierat och oberoende sätt – inbegripet när det gäller förnybara och koldioxidsnåla bränslen och tekniker.
 - Uppdatera ett antal definitioner och hänvisningar till relevant EU-lagstiftning och IMO:s bestämmelser för att säkra tydlighet och enhetlighet.
5. Kommissionen antog förslaget inom ramen för sitt program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) och som en omedelbar uppföljning av en efterhandsutvärdering¹ och kontroll av sjötransporternas ändamålsenlighet² som genomfördes 2018.
6. Förslaget bygger på resultaten av en konsekvensbedömning³ som genomfördes med utgångspunkt i en extern kompletterande studie. Konsekvensbedömningen lades fram och granskades grundligt vid ett arbetsgruppsmöte, och delegationerna såg inga större problem med denna.

¹ Dok. 9131/18 + ADD 1.

² Dok. 9128/18 + ADD 1.

³ Dok. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Förslaget åtföljdes av en konsekvensbedömning¹. Konsekvensbedömningen lades fram och granskades grundligt vid ett arbetsgruppsmöte. Kommentarererna gällde främst kostnaderna för certifiering av kvalitetsledningssystem för myndigheter för utredning av sjösäkerhet och hur dessa kostnader beräknas.

II. BEHANDLING AV ÖVRIGA INSTITUTIONER

8. Den 20 juli 2023 utsåg Europaparlamentets utskott för transport och turism Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Nederländerna) till föredragande. Caroline Nagtegaal lade fram sitt förslag till betänkande den 18 september och en omröstning i TRAN-utskottet om detta förslag planeras för närvarande till den 7 december.
9. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget² den 20 september 2023. Den 23 juni 2023 beslutade Europeiska regionkommittén att inte avge något yttrande.

III. LÄGESRAPPORT OM RÅDETS ARBETE

10. Arbetsgruppen för sjöfart diskuterade förslaget vid flera möten med början i juni 2023. Samtliga delegationer uttryckte sitt allmänna stöd för målen i kommissionens förslag, som syftar till att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön.
11. Vid mötet den 22 november bekräftade Coreper sitt stöd för den senaste kompromissen och rekommenderade rådet att nå en allmän riktlinje vid mötet i transportrådet den 4 december 2023.

¹ Dok. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² Dok. 13372/23

12. För att göra det möjligt för organen för utredning av olyckor att genomföra (och rapportera om) olycksutredningar på ett liknande sätt i hela unionen inriktades arbetet på att göra de befintliga reglerna tydligare och mer förenliga med relevanta internationella bestämmelser. Flera ändringar av kommissionens förslag har införts, med det huvudsakliga syftet att skärpa bestämmelserna om oberoendet för organ för utredning av olyckor och sekretessen för deras resultat samt att minska onödiga administrativa bördor. Det finns tre huvudsakliga ändringar i sak som bör noteras.
13. För det första ändrades ordalydelsen i artikel 1.2 för att klargöra att syftet med de undersökningar som utförs av organen för utredning av olyckor inte är att fastställa ansvar eller skuld. Alla medlemsstater har redan rättsliga ramar för detta ändamål. Organen för utredning av olyckor ska i stället fokusera på att lämna en fullständig rapport om orsakerna till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, utan otillbörliga yttre påtryckningar, så att man kan dra lärdom av sjöolyckor och förhindra att de upprepas. Dessutom skärptes bestämmelserna om sekretess för information som samlas in av organen för utredning av olyckor i samband med utredningar (artikel 9), även för att undvika yttre påverkan och underlätta tillgången till data som skulle kunna vara relevanta för att fastställa orsakerna till tillbud till sjöss. Samtidigt reviderades artikel 17a för att bättre definiera kommissionens och Emsas deltagande i utbildning och operativt stöd till organen för utredning av olyckor i deras utredningar. Sådant stöd bör endast ges på begäran av de utredande myndigheterna och endast om ingen intressekonflikt uppstår.
14. För att tillgodose de olika behoven och organisationsstrukturerna på nationell nivå, samtidigt som onödiga administrativa bördor undviks, ändrades för det andra artikel 8.7 så att varje medlemsstat kan besluta om huruvida ett kvalitetsledningssystem ska införas för den nationella myndigheten för utredning av sjösäkerhet. Med samma mål att minska den administrativa bördan föreskrivs nu i texten en möjlighet för organen för utredning av olyckor att utarbeta förenklade rapporter, vilket minskar arbetsbördan i situationer där det inte finns något mervärde i att en fullständig rapport utarbetas.

15. För det tredje omformulerades artikel 20 för att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att anpassa bilagorna till utvecklingen av internationell sjö rätt när det gäller utredning av olyckor i sjötransportsektorn, och för att underlätta insamling, utbyte och rapportering av kunskap.
16. Slutligen skulle den tidsfrist för införlivande som kommissionen föreslår (ett år efter ändringsdirektivets ikraftträdande) förlängas till 4 år.
17. I detta skede av förfarandet vidhåller kommissionen en förfarandemässig reservation mot alla ändringar av förslaget.

IV. SLUTSATSER

18. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet att enas om en *allmän riktlinje* om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn, på grundval av kompromissen i bilagan till denna rapport.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT C , , s. .

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG⁹ fastställs de grundläggande principerna för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och föreskrivs ett system för säkerhetsutredningar. Sjöolyckor som omfattas av direktivet utreds av oberoende utredningsorgan som har inrättats i medlemsstaterna för att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön i syfte att dra lärdom av tidigare erfarenheter för att förhindra framtida olyckor och tillbud.
- (2) Sedan direktiv 2009/18/EG trädde i kraft har förändringar skett i det internationella regelverket och tekniken utvecklats. Dessa förändringar och denna utveckling samt erfarenheterna från genomförandet av direktiv 2009/18/EG bör beaktas.
- (3) Direktiv 2009/18/EG hänvisar till ett antal lagtexter som har antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och som har upphävts, ändrats eller reviderats sedan det trädde i kraft. I det direktivet hänvisas exempelvis till IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss (IMO:s resolution A.849(20) av den 27 november 1997) som har upphävts genom koden för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss (kod för utredning av olyckor) (resolution MSC 255(84) av den 16 maj 2008) och resolution A.1075(28) om riktlinjer för stöd till utredare vid genomförandet av koden för utredning av sjöolyckor (MSC.255(84)).
- (4) I IMO-koden för utredning av olyckor införs nya definitioner, såsom definitionen av ”myndighet för utredning av sjösäkerhet”, medan andra begrepp stryks, såsom ”allvarlig olycka”. Dessa ändringar bör införlivas i direktiv 2009/18/EG.
- (5) I direktiv 2009/18/EG hänvisas också till IMO:s cirkulär MSC-MEPC.Circ.3 från 2008 som ersattes av cirkulär MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 om rapporter om sjöolyckor och tillbud till sjöss och reviderade harmoniserade rapporteringsförfaranden av den 18 november 2014.

⁹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

- (6) IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid genomförandet av koden för utredningar av olyckor (A.1075(28)), som antogs den 4 december 2013, ger praktiska råd för systematisk utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss och gör det möjligt att utveckla effektiva analyser och förebyggande åtgärder. Dessa riktlinjer bör införlivas i direktiv 2009/18/EG.
- (7) Fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är för närvarande undantagna från tillämpningsområdet för direktiv 2009/18/EG, vilket innebär att genomförandet av utredningar av sjöolyckor som inbegriper sådana fiskefartyg varken är systematiskt eller harmoniserat. Sådana fartyg är mer benägna att kapsejsa och det är relativt vanligt att besättningsmedlemmar faller överbord. Det finns därför ett behov av att skydda dessa fiskefartyg, deras besättning och miljön genom att införa en preliminär bedömning av mycket allvarliga sjöolyckor där fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är involverade för att avgöra om myndigheterna bör inleda en säkerhetsutredning med beaktande av bland annat tillgängliga bevis och möjligheten att resultaten av säkerhetsutredningen kan leda till att framtida olyckor och tillbud förebyggs.
- (7a) Detta direktiv bör inte hindra medlemsstaterna från att införa nationella regler för att utreda olyckor och tillbud till sjöss där någon fartygstyp som medför tolv eller färre passagerare eller som används för andra kommersiella ändamål är involverat.
- (8) Vissa definitioner i direktiv 2009/18/EG är otydliga. Definitionen av ett fiskefartygs längd bör fastställas, särskilt när det görs åtskillnad mellan myndigheterna för utredning av sjösäkerhets tillvägagångssätt och skyldigheter baserat på fiskefartygets längd.
- (9) IMO-koden för utredning av olyckor hänvisar till en viss eller flera händelser som har inträffat ”i direkt samband med ett fartygs verksamhet”. Det råder stora skillnader i tolkningen av detta begrepp och det bör därför förtydligas. Dessa skillnader påverkar utredningsmyndigheternas åtgärder, särskilt vad gäller olyckor i hamnar, möjligheterna till gemensamma utredningar och insamling av olycks- och utredningsuppgifter.

- (10) Enligt IMO-koden för utredning av olyckor ska en sjösäkerhetsutredning genomföras när en mycket allvarlig sjöolycka inträffar. Det finns dock ingen vägledning om inom vilken tid ett dödsfall ska ha inträffat efter olyckan för att dödsfallet ska benämnas som en mycket allvarlig sjöolycka som kräver en utredning. Därför bör direktiv 2009/18/EG ge sådan vägledning.
- (11) Den tillgängliga personalen och de operativa resurserna hos medlemsstaternas myndigheter för utredning av sjösäkerhet varierar kraftigt, vilket leder till ineffektiv och inkonsekvent rapportering om och utredning av sjöolyckor. Därför bör kommissionen, med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), tillhandahålla högt specialiserat analytiskt stöd för enskilda utredningar (mjuka färdigheter) samt analysverktyg och analysutrustning (hårdvara).
- (12) Mot bakgrund av vad som har noterats, bör Emsa anordna utbildningar om specifika tekniker och om ny utveckling och teknik som skulle kunna vara relevant för olycksutredning i framtiden. Sådan utbildning bör bland annat fokusera på förnybara och koldioxidsnåla bränslen, vilka är särskilt relevanta mot bakgrund av 55 %-paketet och automatiseringen, samt på reglerna i den allmänna dataskyddsförordningen.
- (12a) Sjösäkerhetsutredningarnas oberoende måste under alla omständigheter säkerställas, och alla som deltar i dessa utredningar, däribland företag, institutioner eller organ, oavsett om de är offentliga eller privata, bör vara fria från intressekonflikter.

- (14) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av bestämmelserna i detta direktiv beträffande förteckningen med IMO-texter, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁰⁾.
- (14a) I syfte att anpassa bilagorna till utvecklingen av internationell sjö rätt när det gäller utredning av olyckor i sjötransportsektorn, och för att underlätta insamling, utbyte och rapportering av kunskap, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på artiklarna 14.4 och 17.5 i detta direktiv. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning*. Framför allt bör den permanenta samarbetsstrukturen som inrättas genom detta direktiv involveras i dessa samråd. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (15) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Emsas besök i medlemsstaterna i syfte att övervaka genomförandet av detta direktiv, bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktivet senast [*tio år efter dess ikraftträdande, i enlighet med artikel 23*] och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för utvärderingen.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (16) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att fastställa regler för utredning av olyckor i samband med sjötransporter för att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (17) Direktiv 2009/18/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/18/EG

Direktiv 2009/18/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Syftet med utredningar enligt detta direktiv ska inte vara att fastställa ansvar eller skuld, så inga slutsatser ska dras om ansvars- eller skuldfrågan från resultaten av dessa undersökningar. Medlemsstaterna ska säkerställa att myndigheterna för utredning av sjösäkerhet (nedan kallade *utredningsmyndigheterna*) inte hindras eller begränsas från att lämna en fullständig rapport om orsakerna till sjöolyckan eller tillbudet.”.
2. Artikel 2.2 ska ändras på följande sätt:
 - a) (*utgå*)
 - b) Led d ska utgå.

3. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *IMO-koden för utredning av olyckor*: koden för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss i bilagan till IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.255(84) i uppdaterad version.
2. *IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid genomförandet av koden för utredningar av olyckor*: de riktlinjer som antogs av IMO-församlingen genom resolution A.1075(28) den 4 december 2013, i uppdaterad version.
3. Följande begrepp ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden för utredning av olyckor:
 - a) *sjöolycka*,
 - b) *mycket allvarlig sjöolycka*,
 - c) *tillbud till sjöss*,
 - d) *sjösäkerhetsutredning*,
 - e) *myndighet för utredning av sjösäkerhet*,
 - f) *stat som utreder sjösäkerheten*,
 - g) *stat med väsentligt intresse*,
 - h) *allvarlig personskada*.

4. *IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor*: de riktlinjer som bifogas 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 höghastighetspassagerarfartyg*: ska tolkas enligt definitionerna i artikel 2 i direktiv (EU) 2017/2110¹¹.
6. *färdskrivare (nedan kallad VDR) och förenklad färdskrivare (nedan kallad S-VDR)*: ska tolkas enligt definitionen i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolutioner MSC.333(90) och MSC.163(78) i uppdaterade versioner, kompletterad med IMO:s relevanta prestandanormer beroende på datum för installation ombord, utan att det påverkar tillämpningen av unionslagstiftningen.
7. *säkerhetsrekommendation*: med säkerhetsrekommendation, inbegripet förslag om registrering och kontroll, avses
 - a) ett förslag som utredningsmyndigheten 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.
8. *ett fiskefartygs längd*: ska tolkas enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EU) 2017/1130¹².

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1130 av den 14 juni 2017 om definition av fiskefartygs egenskaper (omarbetning) (EUT L 169, 30.6.2017, s. 1).

9. *personskada med dödlig utgång*: en skada som en person ådragit sig vid en olycka och som har till följd att personen i fråga avlider inom 15 dagar efter dagen för olyckan, om den relaterade informationen finns tillgänglig.”.
4. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 1 ska led a ersättas med följande:
- ”a) är oberoende av straffrättsliga eller andra parallella utredningar som genomförs för att avgöra ansvar eller skuld, och att utredningsmyndigheterna kan rapportera om resultaten av en sjösäkerhetsutredning utan påverkan från eller inblandning av personer, organisationer eller parter som kan påverkas av dess resultat,”.
- b) Punkt 2 b ska ersättas med följande:
- ”b) samordna deras respektive utredningsmyndigheters verksamhet i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.”.
5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att en säkerhetsutredning genomförs av den utredningsmyndighet som avses i artikel 8 efter en mycket allvarlig sjöolycka
- 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.
2. När ett fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är involverat, ska utredningsmyndigheten göra en preliminär bedömning av den mycket allvarliga sjöolyckan för att avgöra om en säkerhetsutredning ska genomföras eller inte.
- I de fall där utredningsmyndigheten beslutar att inte genomföra en säkerhetsutredning av en mycket allvarlig sjöolycka som involverar ett fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter, ska skälen till beslutet registreras och anmälas i enlighet med artikel 17.3.
3. I de beslut som avses i punkt 2 ska utredningsmyndigheten beakta tillgängliga bevis och möjligheten att resultaten av säkerhetsutredningen kan leda till att framtida olyckor och tillbud förebyggs. Vid andra sjöolyckor eller tillbud till sjöss ska utredningsmyndigheten besluta huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras eller inte.
4. Omfattningen av och de praktiska arrangemangen för säkerhetsutredningens genomförande ska fastställas av utredningsmyndigheten i staten med ansvar för utredningen i samarbete med motsvarande myndigheter i övriga stater med väsentligt intresse, och på det sätt som den anser vara lämpligast för att direktivets syften ska kunna uppnås och i syfte att förebygga framtida olyckor och tillbud.
5. Vid genomförandet av säkerhetsutredningar ska utredningsmyndigheten följa IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid genomförandet av koden för utredningar av olyckor. Utredarna får avvika från dessa riktlinjer när detta enligt deras yrkesmässiga bedömning kan betraktas som nödvändigt för att nå utredningssyftet. Kommissionen får anta rekommendationer för genomförandet av dessa riktlinjer, med beaktande av alla relevanta lärdomar som har dragits från säkerhetsutredningar, och efter samråd med de utredande myndigheterna inom ramen för den permanenta samarbetsstruktur som fastställs i artikel 10.

6. När beslut fattas om huruvida en sjöolycka eller ett tillbud som har inträffat vid fartygets sida eller då fartyget var förtöjt eller låg vid kajen och som inbegriper land- eller hamnarbetare har inträffat ”i direkt samband med ett fartygs verksamhet” och därför är föremål för en säkerhetsutredning, ska medlemsstaterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, särskilt ta hänsyn till hur fartygets konstruktion, utrustning, förfaranden, besättning och fartygsledning är involverad i och relevant för den verksamhet som bedrivs.
7. En säkerhetsutredning ska inledas utan dröjsmål efter det att sjöolyckan eller tillbudet till sjöss har inträffat och under alla omständigheter senast två månader efter det att sjöolyckan eller tillbudet har inträffat.
8. Om det under en sjösäkerhetsutredning blir känt att ett brott har begåtts enligt artikel 3, 3a, 3b eller 3c i 1988 års konvention om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet, i uppdaterad version, ska utredningsmyndigheten med beaktande av nationell lagstiftning omedelbart underrätta sjösäkerhetsmyndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna och i varje berört tredjeland.”.

6. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Underrättelseskyldighet

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

7. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska tredje stycket ersättas med följande:

”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 utredningsmyndigheterna ska framför allt utbyta eventuella relevanta uppgifter som har samlats in under deras respektive utredningar, särskilt i syfte att så snart som möjligt komma fram till gemensamma slutsatser.”.

b) Följande punkt 1a ska införas:

”1a. Under genomförandet av sjösäkerhetsutredningen ska medlemsstater med väsentligt intresse i den mån det är praktiskt möjligt bistå den eller de medlemsstater som utreder sjösäkerheten med tillgång till relevant information för sjösäkerhetsutredningen. Den eller de utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning får också ges tillträde till information som statlig besiktningspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänster, lotsar och annan sjöfartspersonal i staten med väsentligt intresse förfogar över, i enlighet med nationell lagstiftning.”.

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”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 ro-ro-passagerarfartyget 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.”.

8. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Myndigheter för utredning av sjösäkerhet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att sjösäkerhetsutredningar genomförs under ansvar av en opartisk, oberoende och permanent myndighet för utredning av sjösäkerhet som har de befogenheter som krävs och förfogar över tillräckliga medel, ekonomiska resurser och sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss, för att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt detta direktiv.

Detta kan omfatta både utnämningar av utredare med specialistkunskaper som erfordras för att tillfälligt kunna ingå i en sjösäkerhetsutredning och användningen av konsulter för att få expertråd rörande aspekter av en sjösäkerhetsutredning.

För att kunna genomföra en säkerhetsutredning på ett opartiskt sätt ska myndigheten för utredning av sjösäkerhet 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 den har anförtrots.

Inlandsstater som inte har fartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktiv ska bestämma en oberoende kontaktpunkt som ska samarbeta i säkerhetsutredningen enligt artikel 5.1 c.

2. Myndigheten för utredning av sjösäkerhet ska säkerställa att de enskilda utredarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet på de ämnesområden som ingår i deras normala utredningsuppgifter. Myndigheten för utredning av sjösäkerhet ska dessutom säkerställa att lämplig expertis är lätt tillgänglig vid behov.

3. Myndigheten för utredning av sjösäkerhet får även anförtros insamling och analys av data om sjösäkerhet, särskilt i förebyggande syften, om dessa aktiviteter inte påverkar myndighetens oberoende ställning eller medför något ansvar i reglerings-, förvaltnings- eller standardiseringsfrågor.
4. Medlemsstaterna ska, inom ramen för sina respektive nationella rättssystem, säkerställa att utredarna i den egna myndigheten för utredning av sjösäkerhet, eller den myndighet för utredning av sjösäkerhet åt vilken sjösäkerhetsutredningen har anförtrots, i tillämpliga fall i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, erhåller eventuell relevant information för att kunna utföra sjösäkerhetsutredningen och därför ha rätt att
 - a) få 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 led b, och att få fri tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller analyser,
 - d) få fri tillgång till, och möjlighet att kopiera och använda all relevant information och registrerade data, inklusive VDR- eller S-VDR-data, som rör fartyg, inspelningar från sjötrafikinformationstjänster, 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 inverka negativt på säkerhetsutredningen är närvarande,
 - h) få besiktningsprotokoll 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 besiktningspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänster, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.
5. Myndigheten för utredning av sjösäkerhet 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. Myndighetens sjösäkerhetsutredare ska ha en status som garanterar deras oberoende ställning på det sätt som krävs.
6. Myndigheten för utredning av sjösäkerhet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med utredningar av andra händelser än sjöolyckor på villkor att sådana utredningar inte äventyrar dess oberoende ställning.
7. Varje medlemsstat får utveckla, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för sin myndighet för utredning av sjösäkerhet.

9. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Sekretess

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2016/679 ska medlemsstaterna, inom ramen för sina rättssystem, säkerställa att följande uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än sjösäkerhetsutredningssyften, om inte den behöriga myndigheten i medlemsstaten i fråga beslutar att ett offentliggörande är av övervägande allmänintresse, inbegripet de fall där det konstateras att fördelarna med offentliggörandet uppväger de negativa inhemska och internationella effekter som en sådan åtgärd kan ha på den aktuella säkerhetsutredningen eller framtida säkerhetsutredningar:
 - a) Alla utsagor som myndigheten för utredning av sjösäkerhet har inhämtat från personer under sjösäkerhetsutredningens gång.
 - b) Uppgifter som avslöjar identiteten på personer som har bidragit till bevisningen inom ramen för sjösäkerhetsutredningen.
 - c) Information som samlats in av myndigheten för utredning av sjösäkerhet och som är av särskilt känslig och privat natur, inklusive information om enskilda personers hälsa.
 - d) Material som sedan framställs under sjösäkerhetsutredningens gång, t.ex. anteckningar, utkast, yttranden skrivna av sjösäkerhetsutredarna, yttranden som gjorts i samband med analys av information.
 - e) Information och bevis som tillhandahålls av sjösäkerhetsutredare från andra medlemsstater eller tredjeländer i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden, om den myndigheten för utredning av sjösäkerhet så begär.
 - f) Utkast till preliminära, kortfattade eller slutliga rapporter.

- g) All kommunikation mellan personer som har varit inblandade i fartygets drift.
 - h) Skriftliga eller elektroniska registreringar och transkriberingar av registreringar från sjötrafikinformationstjänster, inklusive deras rapporter och resultat som tagits fram för interna ändamål.
- 2. Data från färdskrivare och förenklade färdskrivare från en sjösäkerhetsutredning får inte göras tillgängliga eller användas för andra ändamål än sjösäkerhetsutredningen eller fartygssäkerheten, utom när sådana uppgifter anonymiseras eller lämnas ut genom säkra förfaranden.
 - 3. För de ändamål som avses i punkt 1 får endast data som är absolut nödvändiga lämnas ut.
 - 4. Medlemsstaterna kan besluta att begränsa de fall där ett sådant beslut om utlämnande får fattas, med beaktande av unionsrätten.
10. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
 - 1. Medlemsstaterna ska i nära samarbete med kommissionen upprätta en permanent samarbetsstruktur som ger deras respektive myndigheter för utredning av sjösäkerhet möjlighet att samarbeta med varandra i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.”.

b) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

a) Det inledande stycket och led a ska ersättas med följande:

”3. Medlemsstaternas myndigheter för utredning av sjösäkerhet ska inom ramen för samarbetsstrukturen särskilt enas om vilka samarbetsformer som är bäst för att man ska kunna

a) göra det möjligt för myndigheter för utredning av sjösäkerhet att dela på installationer, anläggningar och utrustning för teknisk undersökning av vrak, fartygsutrustning och andra föremål av betydelse för säkerhetsutredningarna, inklusive framtagande och utvärdering av uppgifter från färdskrivare eller förenklade färdskrivare och annan elektronisk utrustning.”.

b) Leden h och i ska ersättas med följande:

”h) främja samarbete på de områden som omfattas av detta direktiv med tredjeländers myndigheter för utredning av sjösäkerhet och med internationella organ för utredning av sjöolyckor,

i) förse myndigheter för utredning av sjösäkerhet som leder sjösäkerhetsutredningar med all relevant information.”.

10a. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En medlemsstats samarbete i en sjösäkerhetsutredning som genomförs av ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka genomförandet av och uppfyllandet av rapporteringskraven för sjösäkerhetsutredningar enligt detta direktiv. Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en sjösäkerhetsutredning där en eller flera medlemsstater är inblandade kan medlemsstaterna besluta att inte genomföra en parallell sjösäkerhetsutredning under förutsättning att den sjösäkerhetsutredning som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss. I sådana fall ska bestämmelserna i artikel 14 inte tillämpas på medlemsstaternas myndigheter för utredning av sjösäkerhet.”.

10b. I artikel 13 ska led a ersättas med följande:

”a) spara alla uppgifter från sjökort, loggböcker, elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivare eller förenklade färdskrivare och annan elektronisk utrustning, för tiden före, under och efter olyckan,”.

11. Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Olycksrapporter

1. Säkerhetsutredningar som genomförs enligt detta direktiv ska offentliggöras i form av en olycksrapport enligt en mall som fastställs av behörig myndighet för utredning av sjösäkerhet och enligt relevanta avsnitt i bilaga I.

Myndigheter för utredning av sjösäkerhet får besluta att en sjösäkerhetsutredning ska resultera i en kortfattad rapport som ska offentliggöras om

- a) säkerhetsutredningen inte avser en mycket allvarlig sjöolycka, eller
 - b) sjöolyckan och resultatet av utredningen inte kommer att leda till att framtida olyckor och tillbud förebyggs.
2. Myndigheter för utredning av sjösäkerhet ska göra sitt yttersta för att göra olycksrapporten 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 den slutliga olycksrapporten, vid en mycket allvarlig olycka, inte kan bli klar inom denna tid ska en preliminär olycksrapport offentliggöras inom tolv månader från dagen för olyckan.
 3. Myndigheten för utredning av sjösäkerhet i medlemsstaten med ansvar för utredningen ska skicka ett exemplar av den slutliga eller preliminära rapporten till kommissionen. Myndigheten för utredning av sjösäkerhet ska ta hänsyn till de tekniska synpunkter från kommissionen på slutrapporterna som inte påverkar slutsatsernas substans, för att förbättra olycksrapporternas kvalitet på det sätt som är lämpligast för att direktivets syfte ska kunna uppnås.
 4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 20 i syfte att ändra eller komplettera de delar som rör faktainformation, beskrivning och analys i bilaga I.”.

12. Artikel 15 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

1. Medlemsstaterna ska säkerställa till att adressaterna vederbörligen beaktar säkerhetsrekommendationerna från myndigheterna för utredning av sjösäkerhet och, i lämpliga fall, att rekommendationerna följs upp på lämpligt sätt i enlighet med unionslagstiftningen och internationell rätt.”.

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

- ”2. I lämpliga fall ska antingen en myndighet för utredning av sjösäkerhet eller kommissionen utarbeta säkerhetsrekommendationer på grundval av en abstrakt dataanalys och de övergripande resultaten av de sjösäkerhetsutredningar som gjorts.”.

13. I artikel 16 ska första stycket ersättas med följande:

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

14. Artikel 17 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

- ”2a. Medlemsstaterna ska i Emcip anmäla alla sjöolyckor och tillbud till sjöss i enlighet med formatet i bilaga II och, när en sjösäkerhetsutredning genomförs, tillhandahålla data från sjösäkerhetsutredningar i enlighet med Emcip-systemet. För fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter krävs endast rapportering av mycket allvarliga sjöolyckor. När mycket allvarliga sjöolyckor där fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är involverade inte utreds ska skälen till att så inte skett rapporteras.”.

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Medlemsstaternas myndigheter för utredning av sjösäkerhet ska anmäla alla mycket allvarliga sjöolyckor till Emcip. Medlemsstaterna får besluta om och utse den eller de behöriga nationella myndigheter som ska rapportera om alla andra sjöolyckor och tillbud till sjöss. När kommissionen får kännedom om en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska den också informera de behöriga nationella myndigheterna.”.

c) Följande punkt ska införas:

”5. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 20 för att ändra eller komplettera bilaga II med avseende på den information som ska tillhandahållas i denna för att ta hänsyn till IMO:s ändringar av IMO-koden för utredning av olyckor eller av relaterade IMO-riktlinjer.”.

15. Följande artikel ska införas:

”Artikel 17a

Utbildning och operativt stöd

1. På särskild begäran av medlemsstaternas myndigheter för utredning av sjösäkerhet ska kommissionen underlätta utvecklingen av kapacitet och kunskapsutbyte inom och mellan myndigheterna för utredning av sjösäkerhet genom att tillhandahålla utbildning om ny rättslig och teknisk utveckling, specifika tekniker och verktyg och tekniker som rör fartyg, fartygsutrustning och fartygsdrift.
2. På begäran av medlemsstaternas myndigheter för utredning av sjösäkerhet, och förutsatt att ingen intressekonflikt uppstår, ska kommissionen ge operativt stöd till dessa medlemsstater vid genomförandet av deras sjösäkerhetsutredningar. Sådant stöd kan omfatta tillhandahållande av specialiserade analysverktyg eller analysutrustning samt specifik expertis som normalt inte behövs av myndigheter för utredning av sjösäkerhet, förutsatt att deras oberoende säkerställs.”.

16. Artikel 19 ska ersättas med följande:

”Artikel 19

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som har inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”.

17. Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 14.4 och 17.5 ges till kommissionen tills vidare från och med den [*dag då den grundläggande rättsakten träder i kraft*].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 14.4 och 17.5 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 14.4 och 17.5 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”.

18. Artikel 23 ska ersättas med följande:

”Artikel 23

Översyn av genomförandet

Kommissionen ska senast den [*Publikationsbyrå: Vänligen för in datum: tio år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv.”.

19. I artikel 24 ska följande punkt läggas till:

”3. Kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 ska upphöra att gälla med verkan från och med utgången av den införlivandeperiod för detta direktiv som fastställs i artikel 2.1 i direktiv... [*infoga hänvisning till ändringsdirektivet*].”.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast fyra år efter den dag då detta direktiv träder i kraft.

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 underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
