



Direktiv om utredning av sjöolyckor

Näringsdepartementet

2006-04-20

Dokumentbeteckning

KOM(2005)590 slutlig

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

Sammanfattning

Syftet med förslaget är att förbättra sjösäkerheten och att förhindra framtida sjöolyckor genom att underlätta genomförandet av säkerhetsutredningen och analysen av sjöolyckor samt säkerställa rapporteringen om dessa. Säkerhetsutredningarna skall inte fastställa straffrättsligt ansvar vid incidenter till sjöss utan ta reda på olyckans omständigheter och orsaker för att man skall kunna dra så många lärdomar av det inträffade som möjligt och på så sätt förbättra sjösäkerheten.

Förslaget ligger i linje med den internationella sjörättens bestämmelser och rekommendationer och följer bl. a. definitionerna och rekommendationerna i IMO-koden för utredning av sjöolyckor. Genom förslaget införs en skyldighet för medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar efter sjöolyckor, tillbud och nödanrop.

Förslaget ger säkerhetsutredningar inom sjöfarten en status bl.a. genom att det inrättas särskilda utredningsorgan eller genom att befintliga organ stärks. Förslaget innehåller också bestämmelser om samarbete mellan medlemsstaterna och mellan medlemsstaterna och tredje land. Förslaget syftar vidare till att bevara bevis och till att utarbeta förfaranden för att skydda, spara och sammanställa utredningsrapporter samt för att sörja för erfarenhetsutbyte.

Förslaget berör också den Europeiska sjösäkerhetsbyråns funktion på området.

Rättslig grund för förslaget är artikel 80.2 i EG-fördraget. Beslut fattas av rådet inom ramen för medbeslutandeförfarandet i EG-fördraget artikel 251.

2005/06:FPM79

Sverige är preliminärt positivt till förslaget. En närmare analys av förslaget bl.a. utifrån legala, verksamhetsmässiga och budgetära konsekvenser måste dock göras innan det går att ta slutlig ställning till förslaget.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Direktivet ingår som en av sju rättsakter i EU:s tredje sjöfartspaket, vars syfte är dels att förbättra skyddet mot olyckor och utsläpp, dels ta hand om följderna av olyckor. Fyra av rättsakterna är helt nya. Dessa handlar om flaggstaternas ansvar, undersökningar av olyckor, ersättning till passagerare vid sjöolyckor samt redarnas civilrättsliga ansvar. Tre rättsakter är ändringar i gällande lagstiftning om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll och sjötrafikövervakning. Förslaget har ännu inte behandlats av rådet.

Syftet med direktivet är att förbättra sjösäkerheten och att på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor. Detta föreslås ske genom att underlätta ett snabbt genomförande av säkerhetsutredningar om sjöolyckor och tillbud till sjöss och genom att säkerställa tillförlitlig rapportering om dessa säkerhetsutredningar. Utredningarna enligt direktivet syftar inte till att fastställa civil eller straffrättsligt ansvar för sjöolyckor.

Tillämpningsområde: Direktivet omfattar sjöolyckor, tillbud och nödanrop, som berör fartyg som för en medlemsstats flagg eller inträffar i ett område som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion eller är av väsentligt intresse för medlemsstaterna.

Säkerhetsutredningens status: Medlemsstaterna skall i enlighet med sina respektive rättssystem fastställa regler för genomförandet av säkerhetsutredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss. Medlemsstaternas regler skall inbegripa bestämmelser som gör det möjligt att samarbeta med andra medlemsstater om säkerhetsutredningar och i nära samarbete med kommissionen samordna deras utredningsorgans verksamhet.

Utredningsskyldighet: Varje medlemsstat skall se till att ett utredningsorgan utreder alla allvarliga eller mycket allvarliga sjöolyckor där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är iblandat som inträffar i ett område som omfattas av medlemsstatens jurisdiktion som är av väsentligt intresse för medlemsstaten. Även mindre allvarliga sjöolyckor, tillbud till sjöss och nödanrop skall utredas om utredningsorganet finner att det krävs.

Rapporteringskyldighet: Varje medlemsstat skall i sin nationella lagstiftning ålägga de ansvariga myndigheterna eller de berörda parterna att utan dröjsmål underrätta landets utredningsorgan om alla olyckor, tillbud och nödanrop som omfattas av direktivet.

Gemensamma säkerhetsutredningar: Förslaget innehåller bestämmelser om samarbete emellan medlemsstaterna om en olycka är av väsentligt intresse för två eller fler medlemsstater.

Utredningsorgan: Medlemsstaterna skall se till att säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar med hjälp av sakkunniga utredningsledare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss. Utredningsorganet skall verka oberoende av framför allt de nationella myndigheter som har ansvar för bl.a. sjövärdighet, certifiering, inspektion och bemanning. Utredningsorganet skall ges rätt till obehindrad tillgång till de uppgifter och tillträde till de områden som krävs för genomförandet av utredningen.

En permanent samarbetsstruktur: Medlemsstaterna skall i nära samarbete med kommissionen upprätta en permanent samarbetsstruktur som ger de organ i medlemsstaterna som utreder sjöolyckor och tillbud till sjöss möjlighet att samarbeta med varandra och med kommissionen i den mån det behövs för att direktivets syften skall kunna uppnås.

Samarbete med tredje länder med väsentligt intresse: Vid utredningen av sjöolyckor skall medlemsstaterna i möjligaste mån samarbeta med tredjeländer med väsentligt intresse.

Bevarande av bevis: Medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att se till att de som är inblandade i olyckor, tillbud och nödanrop som omfattas av detta direktiv gör sitt yttersta för att spara alla uppgifter från sjökort, loggböcker m.m. för tiden före, under och efter olyckan. Myndigheterna skall också förhindra att uppgifterna skrivs över eller ändras eller att relevant utredning manipuleras samt själv bevara bevis.

Olycksrapporter: Säkerhetsutredningar av sjöolyckor eller tillbud till sjöss skall offentliggöras i form av en rapport helt eller delvis inom tolv månader efter olyckan. Kommissionen skall få en kopia.

Säkerhetsrekommendationer: Medlemsstaterna skall se till att adressaterna vederbörligen beaktar utredningsorganens säkerhetsrekommendationer och, i tillämpliga fall, att rekommendationerna resulterar i åtgärder i enlighet med gemenskapslagstiftningen och internationell rätt.

Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP): Data om sjöolyckor och tillbud till sjöss skall lagras och analyseras med hjälp av en elektronisk databas på europeisk nivå som skall läggas upp av kommissionen. Utredningsorganen skall rapportera in uppgifter till databasen.

Ytterligare åtgärder: Ingenting i direktivet skall hindra en medlemsstat från 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 syften uppnås.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Direktivet, bl.a. dess krav på ett oberoende utredningsorgan, kommer att medföra att den lagstiftning som reglerar rapporteringsplikt och undersökning av olyckor till sjöss kommer att behöva ses över, bl.a. lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Viss möjlighet finns i dag att sekretessbelägga uppgifter som kommer in i en haveriutredning med stöd av utrikes- eller försvarssekretessen i 2 kap. sekretesslagen. För sjöfartens del finns också bestämmelser i 8 kap. 16 § samma lag. Sekretessbestämmelsen i artikel 9 kräver ytterligare överväganden i förhållande till sekretesslagen och offentlighetsprincipen.

1.3 Budgetära konsekvenser

Enligt kommissionens förslag påverkas inte driftsutgifterna i gemenskapens budget. De administrativa utgifterna kommer att öka något för att man skall kunna säkerställa en korrekt uppföljning av direktivets genomförande.

Det är för närvarande oklart om förslaget kommer att leda till behov av ytterligare resurser för berörd myndighet.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är positivt till att ett fristående organ skall vara ansvarigt för alla utredningar om olyckor inom sjöfarten.

Förslaget anknyter starkt till den rekommenderande kod rörande olycksutredningar, som IMO beslutat. Denna är för närvarande föremål för arbete inom IMO. Beslut om en ny eller ändrad kod kommer sannolikt att fattas under 2008.

En närmare analys av förslaget bl.a. utifrån legala, verksamhetsmässiga och budgetära konsekvenser måste göras innan det går att ta slutlig ställning till förslaget.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Ej kända

Ej kända

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Yttrande över direktivförslaget har avgetts av följande remissinstanser: Fiskeriverket, Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Räddningsverket, Sjöfartsinspektionen, Statens haverikommission, SEKO Sjöfolk, Sjöassuradörernas Förening, Sveriges Fiskares Riksförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening och Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF). Flertalet remissinstanser ser positivt på det föreslagna direktivet eftersom det torde komma att höja sjösäkerheten.

Fiskeriverket stödjer förslaget. Verket anser att gränsen för fartyg, som omfattas av direktivet kunde sättas lägre än 24 meter. Större delen av den svenska fiskeflottan kommer inte att omfattas av direktivet i dess nuvarande lydelse. Flottstrukturen och förhållandena är liknande i de flesta EU-medlemsstater.

Kustbevakningen är positivt till förslaget men motsätter sig en lydelse i direktivet som ger intryck av att olycksutredningarna har högre prioritet än brottsutredningarna.

Naturvårdsverket, som ser positivt på förslagen, anser att det bör övervägas om inte mindre fiskebåtar bör omfattas av direktivet.

Sjöfartsverket, som stöder tanken på ett fristående organ ansvarigt för olyckor, anför att detta inte kommer att innebära att inspektionen kan avvara de utredningsresurser den för närvarande har. Inspektionen påpekar att förslaget starkt anknyter till den rekommenderande kod om olycksutredningar, som IMO beslutat. Koden är för närvarande föremål för översyn och beslut om ny eller ändrad kod kommer troligen under 2008, varför inspektionen framför att det kan finnas skäl för EU att avvakta detta arbetes slutförande. Inspektionen påpekar också att förslaget kräver förändringar av svensk sekretesslagstiftning. Vidare påpekar inspektionen vissa oklarheter i direktivets utformning bl.a. att kommissionen ges rätt att påverka en utredningsrapports innehåll, vilket enligt inspektionen strider mot tanken bakom ett oberoende utredningsorgan.

Statens haverikommission, som ställer sig positivt till direktivet, konstaterar att förslaget kommer att innebära en väsentligt utökad utredningsskyldighet för haverikommissionen. Myndigheten påpekar också förslagets oförenlighet med den svenska offentlighetsprincipen.

SEKO Sjöfolk, som ser positivt på direktivet, vill ha en möjlighet inskriven i direktivet att närvara vid utredningar som kan eller berör deras medlemmar. SEKO anser också att vissa av sekretessbestämmelserna strider mot svensk sekretesslagstiftning. Det får heller inte vara möjligt att två länder gör olika utredningar om samma olycka.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer sannolikt att behandlas av rådet hösten 2006.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund för förslaget är artikel 80.2 i EG-fördraget. Beslut fattas av rådet inom ramen för medbeslutandeförfarandet i EG-fördraget artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer

-