

Prop. 103 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 4. mai 2012,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innledning

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 ble EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) endret. Endringen gjelder innlemmelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/35/EF og 2002/59/EF. Formålet med direktivet er å bedre sjøsikkerheten og hindre forurensning fra skip og dermed redusere faren for fremtidige sjøulykker.

Beslutningen i EØS-komiteen ble fattet med forbehold om Stortingets samtykke til godkjenning, fordi gjennomføringen i norsk rett nødvendigvis gjør lovvedtak og bevilgningsvedtak, jf. Grunnloven § 26 annet ledd. Stortinget inviteres gjennom denne proposisjonen til å gi sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning.

EØS-komiteens beslutning og uoffisiell norsk oversettelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om direktivet

Direktiv 2009/18/EF må ses i sammenheng med Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, november 1997 (IMO Assembly Resolution A.849) (IMO-koden). Koden ble fullstendig revidert av IMO i mai 2008, jf. MSC Res. 255(84), og trådte i kraft 1.1.2010. I direktivet er det oppstilt utfyllende bestemmelser til koden, samt et mer forpliktende samarbeid mellom undersøkelsesmyndighetene i EU.

Det er en rekke bestemmelser i direktivet som kun oppstiller forpliktelser for statene, men det er også bestemmelser som oppstiller plikter og rettigheter for enkeltpersoner. Direktivet inneholder bl.a. regler om hvilke sjøulykker som skal undersøkes, hvem som skal ha hovedansvaret for undersøkelsene, og hvilke prosedyrer som skal følges. Sjøulykke ("marine casualty") og alvorlig sjøulykke ("very serious casualty") skal følge definisjonene som er angitt i IMOs kode om sjøulykker.

Ifølge direktivet har en stat plikt til å undersøke en alvorlig sjøulykke som involverer skip som seiler under statens flagg, ulykker med fremmede skip som skjer innenfor statens jurisdik-

sjonsområde, samt ulykker som i vesentlig grad berører statens interesser. Direktivet pålegger altså en undersøkelsesplikt ved alvorlige sjøulykker. Dette innebærer ulykker hvor noen har omkommet, ved alvorlig forurensning eller hvor hele skipet forsvinner (total loss), og ulykker som i vesentlig grad berører en medlemsstats interesser, jf. artikkel 5.

I direktivets artikkel 7 er det fastsatt nærmere regler om hovedansvar og deltakelse i undersøkelser når ulykken berører flere medlemsstater. Det er slått fast et generelt prinsipp om at det ikke skal foretas parallelle undersøkelser, men at berørte stater så raskt som mulig må bli enige om hvem som har hovedansvaret for ulykken. Særlig berørte stater gis rettigheter til å delta i undersøkelsen, herunder ha tilgang til vitner og bevis som fremkommer ved undersøkelsen. I artikkel 12 er det gitt nærmere regler om samarbeid med særlig berørte tredjestater (dvs. stater som ikke er en del av EØS).

Det er et krav i direktivet at sjøulykker skal undersøkes av et uavhengig permanent organ, jf. artikkel 8. Organet skal ha fri tilgang til ethvert relevant område for undersøkelsen, herunder skip og vrak, og ha tilgang til alle relevante opplysninger, for eksempel fra ferdskrivers (VDR), om last, besetning, andre personer og gjenstander mv. Undersøkelsesmyndigheten skal også få fri tilgang til resultater av undersøkelser av prøver tatt fra personer som deltar i driften av skipet eller enhver annen "relevant person", jf. artikkel 8 nr. 4 bokstav a til i.

Bestemmelser om taushetsplikt fremgår av artikkel 9, hvor det er slått fast at opplysninger som er fremskaffet ved undersøkelsen, ikke skal benyttes til andre formål enn sjøsikkerhet. Dette gjelder bl.a. vitneforklaringer, herunder opplysninger som kan røpe vitners identitet.

I artikkel 13 er det oppstilt en plikt for parter som har vært involvert i en sjøulykke om så snart som mulig å sikre bevis, herunder ta vare på opplysninger fra skipsbøker og sikre at opplysninger ikke overskrives eller endres på annen måte.

I artikkel 14 og 15 er det nærmere regler om rapporter og sikkerhetstilrådninger. Det oppstilles en plikt for undersøkelsesmyndigheten – så langt som mulig – om å avgi rapport innen 12 måneder etter ulykken, og om at hvis det ikke lar seg gjøre, skal en foreløpig rapport utgis. Artikkel 17 oppretter formelt Den europeiske informasjonsplattformen for sjøulykker (EMCIP), som administreres av EMSA. Medlemsstatene plikter å melde inn ulykker til denne databasen.

I artikkel 18 er det slått fast at en medlemsstat i sin nasjonale lovgivning skal ta hensyn til relevante bestemmelser gitt av IMO om rettferdig behandling av sjøfolk.

Fristen for gjennomføring i EU var 17. juni 2011.

3 EØS-komiteens beslutning

Ifølge EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 skal EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) endres.

Artikkel 1 slår fast at europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 tas inn i EØS-avtalens vedlegg XIII.

Artikkel 2 bestemmer at teksten til direktiv 2009/18/EF, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen trer i kraft 1. mai 2012, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 bestemmer at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4 Forholdet til norsk rett

Regler om undersøkelse av sjøulykker fremgår av sjøloven kapittel 18 avsnitt II. Bestemmelsene trådte i kraft 1. juli 2008. I det alt vesentligste er sjøloven i samsvar med direktivet, men det er behov for enkelte presiseringer og utfyllende bestemmelser for å gjennomføre direktivet fullt ut.

Når det gjelder ulykker som er undersøkelsespliktige, går direktivet noe lengre enn norsk rett, jf. sjøloven § 476. Samtidig er det ulykker som etter sjøloven er undersøkelsespliktige, som ikke er det i direktivet. Når det gjelder sjøulykker med fremmede skip som skjer innenfor statens jurisdiksjonsområde, er det en plikt til å undersøke disse etter direktivet, jf. artikkel 5 bokstav b. Det samme gjelder ulykker som berører vesentlige interesser for medlemsstaten (uavhengig av skipets flagg og hvor ulykken skjer), samt ulykker hvor hele skipet forsvinner. Sjøloven må endres på dette punktet. I tillegg oppstiller direktivet krav til økt samarbeid mellom undersøkelseskommisjoner i medlemsstatene, samt at det iverksettes forundersøkelse ved visse type sjøulykker, noe som sjøloven ikke har regler om.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren

Nærings- og handelsdepartementet fremmet i juni 2011 Prop. 143 L (2010–2011) Endringer i sjølova (gjennomføring av direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker mv.). Forslaget ble vedtatt ved lov 16. desember 2011 nr. 64 (jf. Innst. 51 L (2011-2012) og trådte i kraft 1.1.2012.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Direktivet medfører til en viss grad en utvidelse av oppgavene for undersøkelsesmyndigheten, dvs. Statens havarikommisjon for transport (SHT). De nye oppgavene som følger av direktivet, gjelder først og fremst en utvidelse av undersøkelsespliktige sjøulykker, samt krav til forundersøkelser og rapportering. Det antas at direktivet vil medføre et økt ressursbehov på to-tre stillinger i Statens havarikommisjon for transport. Kommisjonen har fått tilført to stillinger som følge av gjennomføringen av direktivet, og et eventuelt merbehov utover dette tas innenfor gjeldende budsjettammer. For øvrige offentlige myndigheter og private aktører, antas ikke direktivet å medføre vesentlige konsekvenser.

6 Konklusjon og tilråding

Det forventes at direktivet vil bidra til å bedre sjøsikkerheten ved å legge til rette for at det raskt kan gjennomføres sikkerhetsundersøkelser der ulykker og hendelser til sjøs analyseres grundig, og deres årsaker fastslås. Videre forventes det at direktivet vil sikre nøyaktig og rettidig rapportering av sikkerhetsundersøkelsene, med forslag til sikkerhetstilråding. Direktivet har ikke til formål å fordele skyld eller ansvar.

Nærings- og handelsdepartementet tilrår at Norge godkjenner beslutningen i EØS-komiteen om endring av EØS-avtalen vedlegg XIII (transport) ved å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/35/EF og 2002/59/EF. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren, i samsvar med et vedlagt forslag.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren

Forslag

**til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens
beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i
EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av
ulykker i sjøtransportsektoren**

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt "avtalen", særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 27/2012 av 10. februar 2012¹.
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 om fastsettelse av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av rådsdirektiv 1999/35/EF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF² skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

"1. I nr. 55c (opphevet) tilføyes følgende:

"**32009 L 0018:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 om fastsettelse av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av rådsdirektiv 1999/35/EF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 114)."

2. I nr. 55a (europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

"– **32009 L 0018:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 114)."

3. I nr. 56ca (rådsdirektiv 1999/35/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

"– **32009 L 0018:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 114)."

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2009/18/EF på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 1. mai, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 30. mars 2012.

For EØS-komiteen

Gianluca Grippa

Fungerende formann

¹ Ennå ikke kunngjort.

² EUT L 131 av 28.5.2009, s. 114.

³ Ingen forfatningsrettslige krav angitt.] [Forfatningsrettslige krav angitt.]

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF av 23. april 2009 om fastsettelse av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/35/EF og 2002/59/EF

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 3. februar 2009, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det bør opprettholdes et høyt generelt sikkerhetsnivå innenfor sjøtransport i Europa, og det bør treffes tiltak for å redusere antallet ulykker og hendelser til sjøs.
- 2) En rask gjennomføring av tekniske undersøkelser av sjøulykker øker sjøsikkerheten ved å bidra til å forebygge slike ulykker som fører til tap av menneskeliv og skip samt forurensning av havmiljøet.
- 3) I sin resolusjon av 21. april 2004 om økt sjøsikkerhet⁴ oppfordret Europaparlamentet Kommisjonen til å framlegge et forslag til direktiv om undersøkelser av sjøulykker.

- 4) I henhold til artikkel 2 i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982 (heretter kalt «UNCLOS») har kyststater rett til å undersøke årsaken til alle sjøulykker som inntreffer på deres sjøterritorium, og som kan utgjøre en fare for menneskeliv eller miljø, berøre kyststatenes ettersøknings- og redningstjenester eller på annen måte berøre kyststaten.
- 5) I henhold til artikkel 94 i UNCLOS skal flaggstatene sørge for at det av eller for en eller flere behørig kvalifiserte personer foretas en undersøkelse av visse ulykker eller hendelser på åpent hav.
- 6) I regel I/21 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 (heretter kalt «SOLAS 74»), Den internasjonale konvensjon om lastelinjer av 5. april 1966 og Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip av 2. november 1973 er det fastsatt at det er flaggstatenes ansvar å undersøke ulykker og oversende relevante resultater av undersøkelsene til Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO).
- 7) I regelverket for gjennomføring av bindende IMO-dokumenter som er vedlegg til resolusjon A.996(25) fra IMOs forsamling av 29. november 2007 understrekes det at flaggstatene har plikt til å sikre at undersøkelser av sjøsikkerheten foretas av kvalifiserte undersøkelsesmedarbeidere med fagkunnskap om ulykker og hendelser til sjøs. I henhold til nevnte regelverk skal flaggstatene dessuten kunne stille kvalifiserte undersøkelsesmedarbeidere til rådighet for dette formål, uansett hvor ulykken eller hendelsen inntreffer.
- 8) Det bør tas hensyn til standarden for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs som

¹ EUT C 318 av 23.12.2006, s. 195.

² EUT C 229 av 22.9.2006, s. 38.

³ Europaparlamentsuttalelse av 25. april 2007 (EUT C 74 E av 30.3.2008, s. 546), Rådets felles holdning av 6. juni 2008 (EUT C 184 E av 22.7.2008, s. 23), Europaparlamentets holdning av 24. september 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT), rådsbeslutning av 26. februar 2009 og Europaparlamentets regelverksresolusjon av 11. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁴ EUT C 104 E av 30.4.2004, s. 730.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren?

er vedlegg til resolusjon 849(20) fra IMOs forsamling av 27. november 1997 (heretter kalt «IMOs standard for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs»), der det er fastsatt at det skal anvendes en felles metode for sikkerhetsundersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs og for samarbeid mellom statene om å kartlegge de faktorene som har medvirket til ulykker og hendelser til sjøs. Det bør også tas hensyn til resolusjon A.861(20) fra IMOs forsamling av 27. november 1997 og resolusjon MSC.163(78) fra IMOs sjøsikkerhetskomité av 17. mai 2004, som inneholder en definisjon av ferdskrivere.

- 9) Sjøfolk er anerkjent som en særskilt kategori arbeidstakere og trenger særlig vern på bakgrunn av at sjøfarten er verdensomspennende og at de kan komme i kontakt med forskjellige jurisdiksjoner, særlig ved kontakt med offentlige myndigheter. For å bedre sjøsikkerheten bør sjøfolk kunne regne med rettferdig behandling ved sjøulykker. Sjøfolks menneskerettigheter og verdighet bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhetsundersøkelser bør gjennomføres raskt og på en rettferdig måte. Videre bør medlemsstatene for dette formål og i samsvar med sin nasjonale lovgivning ta hensyn til de relevante bestemmelsene i IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker.
- 10) Medlemsstatene bør innenfor rammen av sine rettsordener verne vitneutsagn etter en ulykke og hindre at de blir brukt for andre formål enn sikkerhetsundersøkelser, for å hindre tiltak som innebærer forskjellsbehandling eller represalier mot vitner på grunn av deres deltaking i undersøkelsen.
- 11) I henhold til rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk⁵ skal medlemsstatene innenfor rammen av sine rettsordener definere en rettslig status som gjør det mulig for dem og enhver annen særlig berørt medlemsstat å delta i eller samarbeide om eller, der det er fastsatt i IMOs regelverk for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs, å lede enhver undersøkelse av ulykker eller hendelser til sjøs der roroferger eller

hurtiggående passasjerfartøyer er innblandet.

- 12) I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet⁶ skal medlemsstatene overholde bestemmelsene i IMOs regelverk for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs og sørge for at resultatene av undersøkelsene offentliggjøres så snart som mulig etter at de er avsluttet.
- 13) Det er ytterst viktig at sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser der sjøgående fartøyer eller andre fartøyer i havner eller andre begrensede havområder er innblandet, gjennomføres på en upartisk måte for at omstendighetene rundt og årsakene til slike ulykker og hendelser skal kunne fastslås. Slike undersøkelser bør derfor gjennomføres av kvalifiserte undersøkelsesmedarbeidere under tilsyn av et uavhengig organ eller foretak med den nødvendige myndighet, slik at eventuelle interessekonflikter unngås.
- 14) Medlemsstatene bør i henhold til sin lovgivning om ansvarsområdet til de myndighetene som har ansvar for den rettslige undersøkelsen, og eventuelt i samarbeid med disse myndighetene, sørge for at de som har ansvar for den tekniske undersøkelsen, kan utføre sine oppgaver under best mulige forhold.
- 15) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen av europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁷.
- 16) Medlemsstatene bør sikre at deres rettsordener gjør det mulig for dem og enhver annen særlig berørt medlemsstat å delta i eller samarbeide om, eller lede, ulykkesundersøkelser på grunnlag av bestemmelsene i IMOs regelverk for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs.
- 17) I prinsippet bør hver ulykke eller hendelse til sjøs omfattes av bare en undersøkelse gjennomført av en medlemsstat eller en medlemsstat med hovedansvar for undersøkelsen, med deltaking av andre særlig berørte stater. I behørig begrunnede unntakstilfeller som berører to eller flere medlemsstater i

⁵ EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1.

⁶ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10.

⁷ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren?

- forbindelse med skipets flaggstat, ulykkesstedet eller ofrenes nasjonalitet, kan det gjennomføres parallelle undersøkelser.
- 18) En medlemsstat kan etter gjensidig avtale overlate oppgaven med å lede en sikkerhetsundersøkelse av en ulykke eller hendelse til sjøs (heretter kalt «sikkerhetsundersøkelse») eller særlige deler av en slik undersøkelse, til en annen medlemsstat.
 - 19) Medlemsstatene bør gjøre sitt ytterste for ikke å kreve dekning av kostnader for bistand som ytes innenfor rammen av sikkerhetsundersøkelser som omfatter to eller flere medlemsstater. Dersom det anmodes om bistand fra en medlemsstat som ikke deltar i sikkerhetsundersøkelsen, bør medlemsstatene bli enige om tilbakebetaling av påløpte kostnader.
 - 20) I henhold til regel V/20 i SOLAS 74 må passasjerfartøyer og andre fartøyer med bruttonnasje på 3 000 eller mer, bygd 1. juli 2002 eller senere, være utstyrt med ferdskrivere for å lette undersøkelser av ulykker. Ettersom slikt utstyr har stor betydning for utformingen av en politikk for å hindre sjøulykker, bør det være systematisk påkrevd om bord på skip i innenriks- og utenriksfart som anløper havner i Fellesskapet.
 - 21) De opplysningene som skaffes til veie gjennom et ferdskrivingsystem eller andre elektroniske innretninger, kan brukes dels etter en ulykke eller en hendelse til sjøs for å undersøke årsakene, og dels forebyggende for å ta lærdom av de omstendighetene som kan føre til slike hendelser. Medlemsstatene bør sikre at slike opplysninger, når de er tilgjengelige, brukes på en hensiktsmessig måte for begge formål.
 - 22) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002⁸ skal Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (heretter kalt «Byrået») i samarbeid med medlemsstatene utvikle tekniske løsninger og gi teknisk støtte i forbindelse med gjennomføring av Fellesskapets regelverk. Med hensyn til undersøkelse av ulykker har Byrået den særskilte oppgaven å lette samarbeidet mellom medlemsstatene og Kommisjonen ved utarbeidelsen av en felles metode for undersøkelse av ulykker til sjøs i samsvar med avtalte internasjonale prinsipper, idet det tas behørig hensyn til de ulike rettsordener i medlemsstatene.
 - 23) I samsvar med forordning (EF) nr. 1406/2002 skal Byrået lette samarbeidet i forbindelse med støtte som gis av medlemsstatene ved undersøkelser og ved analyse av eksisterende undersøkelsesrapporter om ulykker.
 - 24) Alle relevante erfaringer fra undersøkelser av ulykker bør tas hensyn til ved utvikling og endring av felles metoder for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs.
 - 25) Medlemsstatene og Fellesskapet bør ta behørig hensyn til de sikkerhetstilrådingene som utarbeides på bakgrunn av en sikkerhetsundersøkelse.
 - 26) Ettersom målet med den tekniske sikkerhetsundersøkelsen er å forebygge ulykker og hendelser til sjøs, bør resultatene og sikkerhetstilrådingene ikke under noen omstendighet fordele skyld eller ansvar.
 - 27) Ettersom målet for dette direktiv, som er å øke sjøsikkerheten i Fellesskapet og dermed redusere faren for framtidige sjøulykker, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
 - 28) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁹.
 - 29) Kommisjonen bør særlig gis myndighet til å endre dette direktiv for å innarbeide senere endringer av internasjonale konvensjoner og tilhørende protokoller, regelverk og resolusjoner samt til å vedta eller endre den felles metoden for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, herunder ved å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
 - 30) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming¹⁰ oppfordres medlemsstatene til, for

⁸ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1.

⁹ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren?

eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller, som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene —

få besetning og føre mer enn 12 passasjerer i kommersiell fart,

- c) fartøyer for fart på innlands vannveier,
- d) fiskefartøyer med en lengde på mindre enn 15 meter,
- e) faste boreplattformer.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

1. Formålet med dette direktiv er å bedre sjøsikkerheten og hindre forurensning fra skip i Fellesskapet og dermed redusere faren for framtidige sjøulykker ved å
 - a) lette en rask gjennomføring av sikkerhetsundersøkelser og en grundig analyse av ulykker og hendelser til sjøs for å fastslå deres årsaker, og
 - b) å sikre nøyaktig rapportering av sikkerhetsundersøkelser til rett tid samt forslag til utbedringstiltak.
2. Undersøkelser i henhold til dette direktiv skal ikke omfatte fordeling av skyld eller ansvar. Medlemsstatene skal imidlertid sikre at undersøkelsesorganet eller enheten (heretter kalt «undersøkelsesorganet») ikke unnlater å avlegge full rapport om årsakene til en ulykke eller hendelse til sjøs fordi skyld eller ansvar kan utledes av resultatene.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på ulykker og hendelser til sjøs som
 - a) berører skip som seiler under en medlemsstats flagg,
 - b) inntreffer innenfor medlemsstatenes sjøterritorium og indre farvann som definert i UNCLOS, eller
 - c) er av annen vesentlig interesse for medlemsstatene.
2. Dette direktiv får ikke anvendelse på ulykker og hendelser til sjøs som berører bare
 - a) krigs- og troppetransportskip og andre skip som eies eller drives av en medlemsstat og som brukes bare i statlig ikke-kommersiell tjeneste,
 - b) skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, trefartøyer av enkel konstruksjon samt lystfartøyer som ikke benyttes i kommersiell trafikk, med mindre de har eller vil

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

1. «IMOs standard for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs» standard for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs, som er vedlegg til resolusjon A.849(20) fra IMOs forsamling av 27. november 1997, i gjeldende versjon.
2. Følgende begreper skal forstås i samsvar med definisjonene i IMOs standard for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs:
 - a) «sjøulykke»,
 - b) «svært alvorlig ulykke»,
 - c) «hendelse til sjøs»,
 - d) «sikkerhetsundersøkelse av ulykke eller hendelse til sjøs»,
 - e) «stat med hovedansvar for undersøkelsen»,
 - f) «særlig berørt stat».
3. Begrepet «alvorlig ulykke» skal forstås i samsvar med den ajourførte definisjonen i rundskriv MSC-MEPC.3/Circ.3 fra IMOs sjøsikkerhetskomité og IMOs komité for vern av havmiljøet av 18. desember 2008.
4. Med «IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker» menes retningslinjene som er vedlegg til resolusjon LEG.3(91) fra IMOs juridiske komité av 27. april 2006, som godkjent av Den internasjonale arbeidsorganisasjons styringsorgan på dets 296. møte 12.16. juni 2006.
5. Begrepene «roroferge» og «hurtiggående passasjerfartøy» skal forstås i samsvar med definisjonene i artikkel 2 i direktiv 1999/35/E.
6. «Ferdskriver» (heretter kalt «VDR») skal forstås i samsvar med definisjonen i resolusjon A.861(20) fra IMOs forsamling og resolusjon MSC.163(78) fra IMOs sjøsikkerhetskomité.
7. Med «sikkerhetstilråding» menes ethvert forslag, herunder forslag om registrering og kontroll, som er framsatt av
 - a) undersøkelsesorganet i den stat som gjennomfører eller har hovedansvar for sikkerhetsundersøkelsen på grunnlag av opplys-

¹⁰ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

ninger som har framkommet i forbindelse med undersøkelsen, eller eventuelt

- b) Kommisjonen, som handler på grunnlag av en abstrakt dataanalyse og resultatene av utførte sikkerhetsundersøkelser.

Artikkel 4

Sikkerhetsundersøkelsens status

1. Medlemsstatene skal i samsvar med sine rettsordener definere rettslig status for sikkerhetsundersøkelsen på en slik måte at slike undersøkelser kan gjennomføres så effektivt og raskt som mulig.

Medlemsstatene skal i samsvar med sin lovgivning og ved behov i samarbeid med de myndigheter som har ansvar for den rettslige undersøkelsen, sikre at sikkerhetsundersøkelsene

- a) er uavhengige av strafferettslige eller andre parallelle undersøkelser som gjennomføres for å fordele skyld eller ansvar, og
 - b) ikke i urimelig grad hindres, avbrytes eller forsinkes på grunn av slike undersøkelser.
2. De reglene som medlemsstatene skal fastsette, skal i samsvar med det faste samarbeidet nevnt i artikkel 10 inneholde bestemmelser som gjør det mulig å
 - a) samarbeide og yte gjensidig bistand ved sikkerhetsundersøkelser som ledes av andre medlemsstater, eller å overlate oppgaven med å lede en slik undersøkelse til en annen medlemsstat i samsvar med artikkel 7, og
 - b) samordne virksomheten til deres respektive undersøkelsesorganer i det omfang som er nødvendig for å nå dette direktivs mål.

Artikkel 5

Undersøkelsesplikt

1. Hver medlemsstat skal sørge for at undersøkelsesorganet nevnt i artikkel 8 gjennomfører en sikkerhetsundersøkelse etter svært alvorlige sjøulykker
 - a) der et skip som seiler under dens flagg, er innblandet, uansett hvor ulykken inntreffer,
 - b) som inntreffer innenfor medlemsstatens sjøterritorium og indre farvann som definert i UNCLOS, uansett hvilket flagg skipet eller skipene som er innblandet i ulykken, seiler under,

- c) som er av vesentlig interesse for medlemsstaten, uansett hvor ulykken inntreffer og hvilket flagg skipet eller skipene som er innblandet, seiler under.

2. Ved alvorlige ulykker skal undersøkelsesorganet dessuten foreta en foreløpig vurdering for å avgjøre om det skal gjennomføre en sikkerhetsundersøkelse. Dersom undersøkelsesorganet vedtar ikke å gjennomføre en sikkerhetsundersøkelse, skal begrunnelsen for vedtaket registreres og meldes i samsvar med artikkel 17 nr. 3.

Ved andre ulykker eller hendelser til sjøs skal undersøkelsesorganet avgjøre om det skal gjennomføres en sikkerhetsundersøkelse.

Ved avgjørelsene nevnt i første og annet ledd skal undersøkelsesorganet ta hensyn til hvor alvorlig ulykken eller hendelsen til sjøs er, hvilken type fartøy og/eller last som er berørt, og muligheten for at en sikkerhetsundersøkelse kan bidra til at å forebygge framtidige ulykker og hendelser.

3. Omfanget og de praktiske vilkårene for gjennomføringen av sikkerhetsundersøkelsene skal fastsettes av undersøkelsesorganet i medlemsstaten med hovedansvar for undersøkelsen, i samarbeid med tilsvarende organer i andre særlig berørte stater, på den måten som er best egnet med hensyn til å nå dette direktivs mål.
 4. Når undersøkelsesorganet gjennomfører sikkerhetsundersøkelser, skal det følge den felles metoden for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs, som er utarbeidet i henhold til artikkel 2 bokstav e) i forordning (EF) nr. 1406/2002. Undersøkelsesmedarbeiderne kan i særlige tilfeller fravike denne metoden der det kan begrunnes at det er nødvendig ut fra et faglig synspunkt, og dersom det er nødvendig for å nå undersøkelsens mål. Kommisjonen skal vedta eller endre metoden innenfor rammen av dette direktiv, idet det tas hensyn til alle relevante erfaringer fra sikkerhetsundersøkelser.
- Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, herunder ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 19 nr. 3.
5. En sikkerhetsundersøkelse skal innledes så snart det er praktisk mulig og under enhver omstendighet senest to måneder etter at ulykken eller hendelsen til sjøs har inntruffet.

Artikkel 6

Meldingsplikt

En medlemsstat skal innenfor rammen av sin rettsorden fastsette at vedkommende myndigheter og/eller de berørte parter omgående skal underrette undersøkelsesorganet om alle ulykker og hendelser som omfattes av dette direktiv.

Artikkel 7

Hovedansvar for og deltaking i sikkerhetsundersøkelser

1. I prinsippet skal hver ulykke eller hendelse til sjøs omfattes av bare en undersøkelse gjennomført av en medlemsstat eller en medlemsstat med hovedansvar for undersøkelsen, med deltaking av andre særlig berørte medlemsstater.

Ved sikkerhetsundersøkelser som omfatter to eller flere medlemsstater, skal de berørte medlemsstatene derfor samarbeide for raskt å bli enige om hvilken av dem som skal ha hovedansvar for undersøkelsen. De skal gjøre sitt ytterste for å bli enige om hvordan undersøkelsen skal gjennomføres. Innenfor rammen av denne avtalen skal andre særlig berørte stater ha samme rettigheter og tilgang til vitner og bevis som den medlemsstat som har hovedansvar for sikkerhetsundersøkelsen. De skal også ha rett til å få sitt synspunkt tatt med i betraktning av den medlemsstat som har hovedansvar for undersøkelsen.

Parallele sikkerhetsundersøkelser av samme ulykke eller hendelse til sjøs skal være strengt begrenset til unntakstilfeller. Medlemsstatene skal i slike tilfeller underrette Kommisjonen om grunnene til å gjennomføre slike parallelle undersøkelser. De medlemsstatene som gjennomfører parallelle sikkerhetsundersøkelser, skal samarbeide med hverandre. De berørte undersøkelsesorganene skal særlig utveksle relevante opplysninger som er samlet inn under deres respektive undersøkelser, særlig for så langt som mulig å komme fram til felles konklusjoner.

Medlemsstatene skal avholde seg fra å treffe tiltak som urettmessig vil kunne hindre, avbryte eller forsinke gjennomføringen av en sikkerhetsundersøkelse som omfattes av dette direktivs virkeområde.

2. Uten hensyn til nr. 1 skal hver medlemsstat være hovedansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen og samordningen med andre særlig berørte medlemsstater inntil det foreligger

en felles avtale om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.

3. En medlemsstat kan, uten at det berører dens forpliktelser i henhold til dette direktiv og folkeretten, etter gjensidig avtale overlate oppgaven med å lede en sikkerhetsundersøkelse av en ulykke eller hendelse til sjøs, eller særlige deler av en slik undersøkelse, til en annen medlemsstat.
4. Når en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en ulykke eller hendelse til sjøs, skal sikkerhetsundersøkelsen innledes av den medlemsstat innenfor hvis sjøterritorium eller indre farvann, som definert i UNCLOS, ulykken eller hendelsen inntreffer, eller dersom den inntreffer i andre farvann, av den medlemsstat rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet sist besøkte. Denne stat skal være hovedansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen og samordningen med andre særlig berørte medlemsstater inntil det foreligger en felles avtale om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.

Artikkel 8

Undersøkelsesorganer

1. Medlemsstatene skal sørge for at det gjennomføres sikkerhetsundersøkelser under ansvar av et uavhengig og fast undersøkelsesorgan som har den nødvendige myndighet og som består av behørig kvalifiserte undersøkelsesmedarbeidere med fagkunnskap innenfor ulykker og hendelser til sjøs.

For å kunne gjennomføre en sikkerhetsundersøkelse på en upartisk måte skal undersøkelsesorganet med hensyn til organisasjon, rettslig struktur og beslutningstaking være uavhengig av andre parter hvis interesser vil kunne komme i konflikt med den oppgaven de har fått.

Kystløse medlemsstater som verken har skip eller fartøyer som seiler under deres flagg, skal utpeke et uavhengig kontaktorgan som skal medvirke i undersøkelsen i henhold til artikkel 5 nr. 1 bokstav c).

2. Undersøkelsesorganet skal sørge for at de enkelte undersøkelsesmedarbeiderne har kunnskaper og praktisk erfaring på de fagområdene som inngår i deres alminnelige undersøkelsesoppgaver. Undersøkelsesorganet skal dessuten sørge for at det om nødvendig er tilgang til egnet fagkunnskap.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren?

3. De oppgavene som er overlatt til undersøkelsesorganet, kan utvides til å omfatte innsamling og analyse av opplysninger om sjøsikkerhet, særlig med henblikk på forebygging, så lenge denne virksomheten ikke påvirker organets uavhengighet eller innebærer et ansvar for spørsmål om fastsettelse av regler, forvaltning eller standardisering.
4. Medlemsstatene skal innenfor rammen av sine respektive rettsordener sørge for at undersøkelsesmedarbeiderne i deres eget undersøkelsesorgan, eller i ethvert annet undersøkelsesorgan som det har overlatt sikkerhetsundersøkelsen til, eventuelt i samarbeid med de myndighetene som er ansvarlig for den rettslige undersøkelsen, mottar alle opplysninger som er relevante for sikkerhetsundersøkelsen, og derfor har rett til
 - a) fri tilgang til ethvert relevant område eller ulykkessted samt til ethvert skip, vrak eller enhver struktur, herunder last, utstyr eller vrakrester,
 - b) umiddelbart å sikre innsamling av bevismateriale og kontrollert søking etter og fjerning av vrak, vrakrester eller andre deler eller stoffer med sikte på undersøkelse eller analyse,
 - c) å kreve undersøkelser eller analyser av gjenstandene nevnt i bokstav b) og få fri tilgang til resultatene av slike undersøkelser eller analyser,
 - d) fri tilgang til samt rett til å kopiere og bruke alle relevante opplysninger og registrerte data, herunder VDR-data, som gjelder et skip, en reise, en last, en besetning eller andre personer, gjenstander, forhold eller omstendigheter,
 - e) fri tilgang til resultatene av undersøkelser av eller til analyser av prøver tatt fra ofrenes lik,
 - f) å kreve og få fri tilgang til resultatene av undersøkelser av eller til analyser av prøver tatt fra personer som deltar i driften av skipet, eller enhver annen relevant person,
 - g) å avhøre vitner uten at personer hvis interesser vil kunne anses for å hindre sikkerhetsundersøkelsen, er til stede,
 - h) å få besiktelsesrapport og relevante opplysninger fra flaggstaten, redere, klassifikasjonsselskaper eller andre berørte parter, når disse partene eller deres representanter er etablert i medlemsstaten,
 - i) å innhente bistand fra de respektive staters vedkommende myndigheter, herunder flaggstatens og havnestatens inspektører,

kystvakter, sjøtrafikksentralenes personale, søke- og redningsmannskaper, losere eller annet havne- eller sjøfartspersonell.

5. Undersøkelsesorganet skal omgående og til enhver tid kunne reagere når den underrettes om en ulykke, og få tilstrekkelige ressurser til å utføre sine oppgaver på en uavhengig måte. Organets undersøkelsesmedarbeidere skal ha en status som sikrer dem den nødvendige uavhengighet.
6. Undersøkelsesorganet kan kombinere oppgavene i henhold til dette direktiv med undersøkelser av andre hendelser enn sjøulykker såfremt disse undersøkelsene ikke setter dets uavhengighet i fare.

Artikkel 9

Fortrolighet

Med forbehold for direktiv 95/46/EF skal medlemsstatene innenfor rammen av sine rettsordener sikre at følgende opplysninger ikke stilles til rådighet for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen, med mindre vedkommende myndighet i den berørte medlemsstat bestemmer at offentliggjøring er av vesentlig allmenn interesse:

- a) alle vitneforklaringer og andre uttalelser, redegjørelser og nedtegnelser som undersøkelsesorganet har innhentet eller mottatt under sikkerhetsundersøkelsen,
- b) opplysninger som avslører identiteten til personer som har avgitt forklaring innenfor rammen av sikkerhetsundersøkelsen,
- c) opplysninger om personer som har vært innblandet i ulykken eller hendelsen til sjøs, som er av særlig følsom eller privat art, herunder opplysninger om deres helse.

Artikkel 10

Ramme for det faste samarbeidet

1. Medlemsstatene skal i nært samarbeid med Kommisjonen opprette en ramme for det faste samarbeidet som gir deres respektive undersøkelsesorganer mulighet til å samarbeide med hverandre i det omfang som er nødvendig for nå dette direktivs mål.
2. Forretningsordenen for rammen for det faste samarbeidet og den nødvendige organisatoriske tilretteleggingen skal fastsettes etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 19 nr. 2.
3. Innenfor rammen av det faste samarbeidet skal undersøkelsesorganene i medlemssta-

tene særlig bli enige om hvordan samarbeidet best kan tilrettelegges med sikte på å

- a) gjøre det mulig for undersøkelsesorganer å dele installasjoner, anlegg og utstyr til teknisk undersøkelse av vrak, skipsutstyr og andre gjenstander av betydning for sikkerhetsundersøkelsen, herunder uthenting og vurdering av opplysninger fra VDR og andre elektroniske innretninger,
- b) stille til rådighet for hverandre den tekniske bistand eller fagkunnskap som er nødvendig for å utføre særskilte oppgaver,
- c) innhente og utveksle opplysninger som er relevante for analysen av dataene fra ulykken og for utarbeidningen av sikkerhetstilrådingene på fellesskapsplan,
- d) utarbeide felles prinsipper for oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene og for tilpasningen av undersøkelsesmetoder til den tekniske og vitenskapelige utvikling,
- e) forvalte systemene for tidlig varsling nevnt i artikkel 16 på en egnet måte,
- f) utarbeide fortrolighetsregler, i henhold til nasjonale regler, for utveksling av vitneforklaringer og behandling av data og andre opplysninger nevnt i artikkel 9, herunder i forbindelser med tredjestater,
- g) tilrettelegge relevante opplæringstiltak for enkelte undersøkelsesmedarbeidere når det er hensiktsmessig,
- h) fremme samarbeid på de områdene som omfattes av dette direktiv, med tredjestaters undersøkelsesorganer og med internasjonale organisasjoner for undersøkelse av sjøulykker,
- i) stille alle relevante opplysninger til rådighet for de undersøkelsesorganene som utfører sikkerhetsundersøkelsene.

Artikkel 11

Kostnader

1. Dersom sikkerhetsundersøkelser omfatter to eller flere medlemsstater, skal virksomheten være kostnadsfri.
2. Dersom det anmodes om bistand fra en medlemsstat som ikke deltar i sikkerhetsundersøkelsen, skal medlemsstatene bli enige om tilbakebetaling av påløpte kostnader.

Artikkel 12

Samarbeid med særlig berørte tredjestater

1. Medlemsstatene skal i størst mulig grad samarbeide om sikkerhetsundersøkelser med andre særlig berørte stater.
2. Særlig berørte tredjestater skal etter felles avtale på et hvilket som helst trinn i undersøkelsen gis tillatelse til å delta i en sikkerhetsundersøkelse som en medlemsstat har hovedansvar for i henhold til dette direktiv.
3. En medlemsstats samarbeid om en sikkerhetsundersøkelse som gjennomføres av en særlig berørt tredjestat, berører ikke kravene til gjennomføring og rapportering av sikkerhetsundersøkelser i henhold til dette direktiv. Dersom en særlig berørt tredjestat har hovedansvar for en sikkerhetsundersøkelse som omfatter en eller flere medlemsstater, kan medlemsstatene vedta ikke å gjennomføre en parallell sikkerhetsundersøkelse, forutsatt at sikkerhetsundersøkelsen som tredjestaten har hovedansvar for, gjennomføres i samsvar med IMO's standard for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs.

Artikkel 13

Sikring av bevis

Medlemsstatene skal treffe tiltak for å sikre at de parter som er berørt av ulykker og hendelser innenfor rammen av dette direktiv, gjør sitt ytterste for å

- a) ta vare på alle opplysninger fra sjøkart, skipsdagbøker, elektroniske og magnetiske innspillings- og videobånd, herunder opplysninger fra VDR og andre elektroniske innretninger om tidsrommet før, under og etter ulykken,
- b) sikre at slike opplysninger ikke overskrives eller endres på annen måte,
- c) hindre forstyrrelse fra annet utstyr som med rimelighet kan anses å ha betydning for sikkerhetsundersøkelsen eller ulykken,
- d) så snart som mulig samle inn og ta vare på alle bevis som er nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen.

Artikkel 14

Ulykkesrapporter

1. Sikkerhetsundersøkelser som gjennomføres i henhold til dette direktiv, skal offentliggjøres i en rapport i et format som fastsettes av

vedkommende undersøkelsesorgan, og i samsvar med de relevante avsnittene i vedlegg I.

Undersøkelsesorganer kan beslutte at en sikkerhetsundersøkelse som ikke gjelder en svært alvorlig eller eventuelt en alvorlig sjøulykke, og hvis resultater ikke kan bidra til å forhindre framtidige ulykker og hendelser, skal avsluttes med en forenklet rapport som skal offentliggjøres.

2. Undersøkelsesorganer skal gjøre sitt ytterste for å gjøre rapporten nevnt i nr. 1, herunder dens konklusjoner og eventuelle tilrådinger, tilgjengelig for offentligheten, og særlig for sjøfartssektoren, innen tolv måneder fra den dag ulykken inntraff. Dersom det ikke er mulig å framlegge sluttrapporten innen denne fristen, skal en foreløpig rapport offentliggjøres innen tolv måneder fra den dag ulykken inntraff.
3. Undersøkelsesorganet i den medlemsstat som har hovedansvar for undersøkelsen, skal sende et eksemplar av sluttrapporten, den forenklete rapporten eller den foreløpige rapporten til Kommisjonen. Det skal ta hensyn til Kommisjonens eventuelle tekniske merknader til sluttrapportene som ikke påvirker innholdet i resultatene, for å forbedre rapportens kvalitet på den måten som er best egnet for å nå dette direktivs mål.

Artikkel 15

Sikkerhetstilrådinger

1. Medlemsstatene skal sørge for at mottakerne tar behørig hensyn til undersøkelsesorganenes sikkerhetstilrådinger, og eventuelt at de følges opp på en hensiktsmessig måte i samsvar med fellesskapsretten og folkeretten.
2. Om nødvendig skal undersøkelsesorganet eller Kommisjonen utarbeide sikkerhetstilrådinger på grunnlag av en abstrakt dataanalyse og de samlede resultatene av de sikkerhetsundersøkelsene som er utført.
3. En sikkerhetstilråding skal ikke under noen omstendighet fordele skyld eller ansvar for en ulykke.

Artikkel 16

System for tidlig varsling

Uten at det berører dens rett til å foreta tidlig varsling skal en medlemsstats undersøkelsesorgan på

et hvilket som helst trinn i en sikkerhetsundersøkelse, dersom det anser at det må treffes hastetiltak på fellesskapsplan for at nye ulykker skal kunne forebygges, omgående underrette Kommisjonen om behovet for å foreta tidlig varsling.

Om nødvendig skal Kommisjonen sende et varsel til vedkommende myndigheter i alle de andre medlemsstatene, sjøfartssektoren og til andre berørte parter.

Artikkel 17

Europeisk database for sjøulykker

1. Data om ulykker og hendelser til sjøs skal lagres og analyseres ved hjelp av en europeisk elektronisk database som skal opprettes av Kommisjonen, kalt Den europeiske informasjonsplattform for sjøulykker (EMCIP).
2. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om hvilke vedkommende myndigheter som skal ha tilgang til databasen.
3. Medlemsstatenes undersøkelsesorganer skal melde ulykker og hendelser til sjøs til Kommisjonen i samsvar med modellen i vedlegg II. De skal også gi Kommisjonen data fra sikkerhetsundersøkelser i samsvar med ordningen for EMCIP-databasen.
4. Kommisjonen og medlemsstatene skal utvikle databaseordningen og en metode for melding av data innen en passende frist.

Artikkel 18

Rettferdig behandling av sjøfolk

I samsvar med sin nasjonale lovgivning skal medlemsstatene ta hensyn til de relevante bestemmelsene i IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk ved sjøulykker i farvann under deres jurisdiksjon.

Artikkel 19

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002¹¹.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

¹¹ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren?

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være to måneder.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 20

Endringsmyndighet

Kommisjonen kan ajourføre definisjonene i dette direktiv og henvisningene til fellesskapsrettsakter og IMO-dokumenter for å bringe dem i samsvar med fellesskaps- og IMO-tiltak som har trådt i kraft, forutsatt at direktivets virkeområde ikke utvides.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, herunder ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 19 nr. 3.

Kommisjonen kan også endre vedleggene etter samme framgangsmåte.

Endringer i IMOs standard for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs kan utelukkes fra dette direktivs virkeområde i henhold til artikkel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikkel 21

Ytterligere tiltak

Dette direktiv er ikke til hinder for at en medlemsstat kan treffe ytterligere sjøsikkerhetsiltak som ikke er omfattet av dette direktiv, forutsatt at slike tiltak verken er i strid med dette direktiv eller setter virkeliggjøringen av dets mål i fare.

Artikkel 22

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 23

Rapport om gjennomføring

Kommisjonen skal hvert femte år framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og overholdelsen av dette direktiv

og om nødvendig foreslå ytterligere tiltak på bakgrunn av tilrådingene i rapporten.

Artikkel 24

Endringer av gjeldende rettsakter

1. Artikkel 12 i direktiv 1999/35/EF oppheves.
2. Artikkel 11 i direktiv 2002/59/EF oppheves.

Artikkel 25

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 17. juni 2011 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal sørge for at teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler, blir oversendt Kommisjonen.

Artikkel 26

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Artikkel 27

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

For Europaparlamentet	For Rådet
H.-G. PÖTTERING	P. NEČAS
President	Formann

Vedlegg I

Innholdet i rapporten om sikkerhetsundersøkelsen

Innledning

Her opplyses det om hva som er sikkerhetsundersøkelsens eneste formål og det angis at en sikkerhetsundersøkelse ikke under noen omstendighet skal skape en formodning om ansvar eller skyld og at rapporten verken med hensyn til innhold

eller stil er utarbeidet til brukt i forbindelse med rettergang.

(Rapporten bør ikke inneholde henvisninger til vitneforklaringer eller knytte noen som det er vist til i rapporten til en person som har avgitt vitneforklaring under sikkerhetsundersøkelsen.)

1. Sammendrag

Denne delen skal inneholde grunnleggende opplysninger om ulykken eller hendelsen til sjøs: hva skjedde, når, hvor og hvordan? Har ulykken ført til dødsfall, personskader, skader på skip, last, tredjemann eller miljøet?

2. Fakta

Denne delen omfatter flere forskjellige avsnitt som gir tilstrekkelige opplysninger som undersøkelsesorganet anser for å være fakta, som tjener som underlag for analysen og letter forståelsen.

Disse avsnittene skal særlig inneholde følgende opplysninger:

2.1. Opplysninger om skipet

- Flaggstat/skipsregister
- Identifikasjon
- Viktigste kjennetegn
- Eierforhold og myndighet
- Konstruksjonsdata
- Sikkerhetsbemanning
- Tillatt last

2.2. Opplysninger om reisen

- Anløpshavner
- Type reise
- Opplysninger om lasten
- Bemanning

2.3. Opplysninger om ulykken eller hendelsen til sjøs

- Type ulykke eller hendelse
- Dato og tidspunkt
- Posisjon og sted for ulykken eller hendelsen
- Ytre omstendigheter og omstendigheter om bord
- Skipets drift og reiseetappe
- Plass om bord
- Opplysninger om menneskelige faktorer
- Konsekvenser (for mennesker, skip, last, miljø, annet).

2.4 Bistand fra kystmyndighet og nødtiltak

- Hvem deltok?
- Anvendte midler
- Hvor raskt kom innsatsen
- Tiltak som ble truffet
- Resultater

3. Redegjørelse

I denne delen skal det redegjøres i detalj om ulykken eller hendelsen til sjøs gjennom en kronologisk beskrivelse av hendelsesforløpet før, under og etter ulykken eller hendelsen til sjøs med angivelse av alle medvirkende faktorer (dvs. personer, materiell, miljø, utrustning eller ytre faktorer). Det tidsrom som redegjørelsen dekker, skal være så lang at den omfatter alle hendelser som direkte bidrog til ulykken eller hendelsen til sjøs. Denne delen skal også omfatte alle relevante detaljer om den sikkerhetsundersøkelsen som er gjennomført, herunder resultatene av undersøkelser eller prøver.

4. Analyse

Denne delen omfatter flere forskjellige avsnitt med en analyse av hver hendelse av betydning og med merknader til resultatene av eventuelle relevante undersøkelser eller prøvinger som er gjennomført innenfor rammen av sikkerhetsundersøkelsen, og til eventuelle sikkerhetstiltak som allerede er truffet for å forebygge sjøulykker.

Avsnittene bør omhandle spørsmål som

Ulykkens sammenheng og omstendigheter

Menneskelige feil og unnlatelser, hendelser der det har inngått farlig materiale, miljøvirkninger, utstyrsfeil og ytre påvirkning.

Medvirkende faktorer knyttet til personers funksjoner, driften av skipet, myndigheten på land eller regler eller framgangsmåter.

På bakgrunn av analysen og merknadene skal det i rapporten trekkes logiske konklusjoner om samtlige medvirkende faktorer, herunder risikofaktorer som vurderes slik at de eksisterende tiltakene for å forebygge en ulykke og/eller redusere følgene av den, er utilstrekkelige eller mangler.

5. Konklusjoner

Denne delen skal inneholde en oppsummering av de medvirkende faktorene og de manglende eller utilstrekkelige forebyggingstiltakene (materiell, funksjoner, symboler eller framgangsmåter) som

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren?

det bør utvikles sikkerhetstiltak for med sikte på å forebygge sjøulykker.

6. Sikkerhetstilrådingene

Denne delen skal, dersom det er relevant, inneholde sikkerhetstilrådingene som er utarbeidet på grunnlag av analysen og konklusjonene, og skal gjelde særlige områder som lovgivning, utforming, framgangsmåter, inspeksjon, forvaltning, helse og sikkerhet på arbeidsplassen, opplæring, reparasjonsarbeid, vedlikehold, bistand fra land og nødtiltak.

Sikkerhetstilrådingene skal med sikte på å forebygge sjøulykker stiles til dem som er best egnet til å gjennomføre dem, som skipsredere, forretningsførere, godkjente organisasjoner, sjøfartsmyndigheter, sjøtrafikksentraler, redningstjenester, internasjonale sjøfartsorganisasjoner og europeiske institusjoner.

Denne delen omfatter også eventuelle foreløpige sikkerhetstilrådingene som måtte være utarbeidet, eller sikkerhetstilrådingene som er vedtatt under sikkerhetsundersøkelsen.

7. Tillegg

Følgende ikkeuttømmende liste over opplysninger kan eventuelt vedlegges rapporten på papir eller elektronisk:

- fotografier, videoer, lydopptak, sjøkart, tegninger,
- gjeldende standarder,
- tekniske termer og forkortelser,
- særlige sikkerhetsundersøkelser,
- andre opplysninger.

Vedlegg II

Opplysninger som skal meldes om ulykker og hendelser til sjøs

(Del av Den europeiske informasjonsplattform for sjøulykker)

Merknad: Tall i halvfet innebærer at opplysningene skal angis for hvert skip dersom mer enn ett

skip er innblandet i ulykken eller hendelsen til sjøs.

01. Ansvarlig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstaten som utfører undersøkelsen
03. Medlemsstatens rolle
04. Berørt kyststat
05. Antall særlig berørte stater
06. Særlig berørte stater
07. Meldingsorgan
08. Meldingstidspunkt
09. Meldingsdato
10. Skipets navn
11. IMOnummer/kjenningsnummer
12. Skipets flagg
13. Type ulykke eller hendelse
14. Fartøytype
15. Dato for ulykken eller hendelsen
16. Tidspunkt for ulykken eller hendelsen
17. Posisjon – breddegrad
18. Posisjon – lengdegrad
19. Sted for ulykken eller hendelsen
20. Avgangshavn
21. Bestemmelseshavn
22. Trafikkseparasjonssystem
23. Reiseetappe
24. Skipets drift
25. Plass om bord
26. Omkomne:
 - Mannskap
 - Passasjerer
 - Andre
27. Alvorlig skadede:
 - Mannskap
 - Passasjerer
 - Andre
28. Forurensning
29. Skader på skip
30. Skader på last
31. Andre skader
32. Kort beskrivelse av ulykken eller hendelsen
33. Kort beskrivelse av grunnene til at det ikke skal gjennomføres en sikkerhetsundersøkelse.

