Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/3017

6.12.2024

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2024/3017

av den 27 november 2024

om ändring av Europaparlamentets och rådets 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 yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG ([3]) fastställs de grundläggande principerna för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och föreskrivs ett system för sjösäkerhetsutredningar (*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 förebygga framtida olyckor och tillbud.

(2) Sedan direktiv 2009/18/EG trädde i kraft har förändringar skett i det internationella regelverket och tekniken har utvecklats. Dessa förändringar och denna utveckling samt erfarenheterna från genomförandet av det direktivet bör beaktas.

(3) I det avseendet bör unionen, i linje med sina internationella åtaganden i fråga om att skydda den marina miljön, fortsätta att utöva ledarskap inom en sektor som regleras på både europeisk och internationell nivå.

(4) Direktiv 2009/18/EG hänvisar till ett antal rättsliga texter som har antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och som har upphävts, ändrats eller reviderats sedan det trädde i kraft. Direktivet hänvisar till exempel till IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, antagen genom 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, antagen genom IMO:s resolution MSC.255(84) av den 16 maj 2008 (*IMO-koden för utredning av olyckor*) och genom riktlinjerna för att bistå utredare vid tillämpningen av koden för utredning av olyckor, antagen genom IMO:s resolution A.1075(28) av den 4 december 2013 (*IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid tillämpningen av koden för utredning av olyckor*).

(5) I IMO-koden för utredning av olyckor införs nya definitioner, såsom definitionen av ”myndighet för utredning av sjösäkerhet”, medan andra begrepp, såsom ”allvarlig olycka”, stryks. Dessa ändringar bör införlivas i direktiv 2009/18/EG.

([1]) EUT C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 10 april 2024 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 18 november 2024.
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EUT L 131, 28.5.2009, s. 114).

(6) I direktiv 2009/18/EG hänvisas också till IMO:s cirkulär MSC-MEPC.Circ.3 av den 18 december 2008 – rapporter om sjöolyckor och tillbud till sjöss, reviderade harmoniserade rapporteringsförfaranden, som ersattes av IMO:s cirkulär MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 av den 18 november 2014.

(7) IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid tillämpningen av koden för utredning av olyckor ger praktiska råd för systematisk utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss och gör det möjligt att ta fram effektiva analyser och förebyggande åtgärder. Dessa riktlinjer ersätter den gemensamma metod som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 ([4]). De bör därför införlivas i direktiv 2009/18/EG, och förordning (EU) nr 1286/2011 bör upphävas.

(8) Fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är för närvarande undantagna från tillämpningsområdet för direktiv 2009/18/EG. Detta innebär att genomförandet av säkerhetsutredningar 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. För att skydda sådana fiskefartyg, deras besättning och miljön är det således nödvändigt att föreskriva en preliminär bedömning av mycket allvarliga sjöolyckor där sådana fiskefartyg är involverade för att avgöra om myndigheterna ska inleda en säkerhetsutredning, med beaktande av bland annat tillgängliga bevis och möjligheten att resultaten av säkerhetsutredningen kan leda till att framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss förebyggs. Denna åtgärd förväntas ha en betydande positiv inverkan när det gäller antalet liv som räddas till sjöss och antalet skador som undviks och framför allt skydda de europeiska fiskarnas liv och hälsa.

(9) Direktiv 2009/18/EG hindrar inte medlemsstaterna från att fastställa nationella regler för att utreda sjöolyckor och tillbud till sjöss där fartygstyper av alla slag som medför tolv eller färre passagerare eller som används för andra kommersiella ändamål är involverade.

(10) Vissa definitioner i direktiv 2009/18/EG är otydliga. Det bör införas en definition av ett ”fiskefartygs längd”, särskilt för situationer där tillvägagångssätt och skyldigheter för myndigheterna för utredning av sjösäkerhet (*säkerhetsutredningsmyndigheter*) är olika baserat på fiskefartygets längd.

(11) IMO-koden för utredning av olyckor hänvisar till en viss händelse eller till flera händelser som har inträffat ”i direkt samband med ett fartygs drift”. Det råder stora skillnader i tolkningen av detta begrepp och det bör därför förtydligas. Dessa skillnader påverkar säkerhetsutredningsmyndigheternas åtgärder, särskilt vad gäller olyckor i hamnar, möjligheterna till gemensamma säkerhetsutredningar och insamling av olycks- och utredningsuppgifter.

(12) Enligt IMO-koden för utredning av olyckor ska en säkerhetsutredning genomföras när en mycket allvarlig sjöolycka inträffar. Det finns dock ingen vägledning om inom vilken tid efter olyckan ett dödsfall ska ha inträffat för att olyckan ska betraktas som en mycket allvarlig sjöolycka som kräver en säkerhetsutredning. Därför bör direktiv 2009/18/EG ge sådan vägledning.

(13) Säkerhetsutredningsmyndigheterna bör göra sitt yttersta för att göra olycksrapporter och rekommendationerna i dem tillgängliga för dem som berörs, inbegripet offren och deras anhöriga, innan de offentliggörs.

(14) Med tanke på betydelsen av att i samband med en säkerhetsutredning undersöka mänskliga faktorer bör arbets- och levnadsvillkoren ombord vederbörligen beaktas vid säkerhetsutredningar, liksom hur de kan ha påverkat den sjöolycka eller det tillbud till sjöss som är under utredning.

(15) Den personal som är tillgänglig för medlemsstaternas säkerhetsutredningsmyndigheter och de operativa resurser de förfogar över varierar kraftigt, vilket leder till ineffektiv och inkonsekvent rapportering om och utredning av sjöolyckor. Därför bör kommissionen, med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (*byrån*), tillhandahålla kvalificerat analytiskt stöd för enskilda säkerhetsutredningar (mjuka färdigheter) samt analysverktyg och analysutrustning (hårdvara). Dessutom bör man fortsätta att uppmuntra och stödja samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna i samband med säkerhetsutredningar, särskilt mot bakgrund av nya utmaningar på sjösäkerhetsområdet som är kopplade till miljöfrågor, sociala frågor, folkhälsofrågor och arbetsfrågor.

([4]) Kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 av den 9 december 2011 om antagande av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss enligt artikel 5.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG (EUT L 328, 10.12.2011, s. 36).

(16) Byrån bör därför anordna regelbunden utbildning om specifika metoder och om ny utveckling och teknik som skulle kunna vara relevant för säkerhetsutredning i framtiden. Sådan utbildning bör bland annat fokusera på förnybara och koldioxidsnåla bränslen, vilka är särskilt relevanta mot bakgrund av 55 %-paketet, automatisering och reglerna om allmänt dataskydd i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ([5]). Detta kommer att förbättra säkerheten ombord på fartyg samt hälsan och säkerheten för sjöfolk och fiskare som arbetar på dem.

(17) Säkerhetsutredningarnas oberoende bör under alla omständigheter säkerställas, och alla som deltar i dessa utredningar, däribland enheter, institutioner och organ, oavsett om de är offentliga eller privata, bör vara fria från intressekonflikter.

(18) Medlemsstaterna bör arbeta tillsammans för att säkerställa att säkerhetsutredningarna genomförs konsekvent och för att hjälpa säkerhetsutredningsmyndigheterna att förbättra och stärka sin säkerhetsutredningskapacitet.

(19) I syfte att anpassa direktiv 2009/18/EG till utvecklingen av internationell sjörätt när det gäller säkerhetsutredning 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 en ändring av bilagorna till det direktivet. 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 ([6]). Framför allt bör den permanenta samarbetsstruktur som inrättas genom direktiv 2009/18/EG 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.

(20) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för byråns besök i medlemsstaterna i syfte att övervaka genomförandet av direktiv 2009/18/EG, bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 2009/18/EG senast fem år från datumet för införlivandet av detta ändringsdirektiv och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för denna utvärdering.

(21) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att fastställa regler för säkerhetsutredning av olyckor i sjötransportsektorn för att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, får 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.

(22) 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. Artikel 1.2 ska ersättas med följande:

”2. Eftersom syftet med sjösäkerhetsutredningar (säkerhetsutredningar) enligt detta direktiv inte är att fastställa ansvar eller skuld, ska inga slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan dras utifrån resultaten av dessa utredningar. Medlemsstaterna ska se till att myndigheterna för utredning av sjösäkerhet (säkerhetsutredningsmyndigheter) inte hindras från att lämna en fullständig rapport om orsakerna till sjöolyckan eller tillbudet.”

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

([6]) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

2. I artikel 2.2 ska led d 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) av den 16 maj 2008, i uppdaterad version.

2. *IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid tillämpningen av koden för utredningar av olyckor*: de riktlinjer i bilagan till IMO:s resolution A.1075(28) som antogs av IMO-församlingen 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*: riktlinjerna i bilagan till IMO:s juridiska kommittés resolution LEG.3(91) av den 27 april 2006, som godkändes av Internationella arbetsorganisationens styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006, i uppdaterad version.

5. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett ro-ro-passagerarfartyg enligt definitionen i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 (*).

6. *höghastighetspassagerarfartyg*: ett höghastighetspassagerarfartyg enligt definitionen i artikel 2.2 i direktiv (EU) 2017/2110.

7. *färdskrivare (VDR)*: färdskrivare enligt definitionen i punkt 4.1 i bilagan till IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.333(90) av den 22 maj 2012, i uppdaterad version, kompletterad med de relevanta IMO-prestandanormer som är tillämpliga vid dagen för installation ombord av denna VDR, utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten.

8. *förenklad färdskrivare (S-VDR)*: förenklad färdskrivare enligt definitionen i punkt 4.1 i bilagan till IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78) av den 17 maj 2004, i uppdaterad version, kompletterad med de relevanta IMO-prestandanormer som är tillämpliga vid datumet för installation ombord av denna S-VDR, utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten.

9. *säkerhetsrekommendation*: alla förslag, även i registrerings- och kontrollsyfte, från

   a) säkerhetsutredningsmyndigheten i den stat som genomför eller ansvarar för en säkerhetsutredning på grundval av information som har framkommit i den utredningen, eller

b) i tillämpliga fall, kommissionen, på grundval av en abstrakt dataanalys och resultaten av genomförda säkerhetsutredningar.

10. *ett fiskefartygs längd*: ett fiskefartygs längd enligt artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1130 (**).

11. *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 30 dagar efter dagen för olyckan, om den relaterade informationen finns tillgänglig.

(*) 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).

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

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 fastställa ansvar eller skuld, och att säkerhetsutredningsmyndigheterna kan rapportera om resultaten av säkerhetsutredningar utan instruktioner från eller inblandning av personer, organisationer eller parter som kan påverkas av resultatet av dessa säkerhetsutredningar,"

b) I punkt 2 ska led b ersättas med följande:

"b) samordna deras respektive säkerhetsutredningsmyndigheters verksamhet i den mån det behövs för att direktivets mål ska kunna uppnås."

5. Artiklarna 5 och 6 ska ersättas med följande:

"*Artikel 5*

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att en säkerhetsutredning genomförs av den säkerhetsutredningsmyndighet som avses i artikel 8 efter en mycket allvarlig sjöolycka

a) där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat, oavsett olycksplats,

b) som inträffar inom medlemsstatens territorialhav och inre vatten enligt definitionen i Unclos, oberoende av det eller de olycksdrabbade fartygens flagg, eller

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

2. När ett fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är involverat, ska säkerhetsutredningsmyndigheten utan dröjsmål och senast två månader efter det att den mycket allvarliga sjöolycka som avses i punkt 1 i denna artikel inträffade göra en preliminär bedömning för att avgöra om en säkerhetsutredning ska genomföras eller inte. Om säkerhetsutredningsmyndigheten beslutar att inte genomföra en sådan säkerhetsutredning ska skälen till beslutet utan dröjsmål och senast två månader efter det att den mycket allvarliga sjöolyckan inträffade registreras och anmälas i enlighet med artikel 17.3.

3. När säkerhetsutredningsmyndigheten beslutar om en säkerhetsutredning ska genomföras eller inte i enlighet med punkt 2 ska den beakta tillgängliga bevis och möjligheten att resultaten av säkerhetsutredningen kan leda till att framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss förebyggs.

4. Vid sjöolyckor eller tillbud till sjöss som inte omfattas av punkterna 1, 2 eller 3 ska säkerhetsutredningsmyndigheten besluta huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras.

5. Omfattningen av och de praktiska arrangemangen för säkerhetsutredningens genomförande ska fastställas av säkerhetsutredningsmyndigheten i den medlemsstat som ansvarar för utredningen i samarbete med motsvarande myndigheter i övriga stater med väsentligt intresse, på ett sätt som säkerhetsutredningsmyndigheten i den medlemsstat som ansvarar för utredningen anser vara lämpligast för att direktivets mål ska kunna uppnås och i syfte att förebygga framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss.

6. Vid genomförandet av en säkerhetsutredning ska säkerhetsutredningsmyndigheten följa IMO:s riktlinjer för att bistå utredare vid tillämpningen av koden för utredning av olyckor. Utredarna får avvika från dessa riktlinjer när detta enligt deras yrkesmässiga bedömning kan betraktas som nödvändigt för att uppnå målen med säkerhetsutredningen. Kommissionen får anta rekommendationer för tillämpningen av dessa riktlinjer, med beaktande av alla relevanta lärdomar som har dragits utifrån säkerhetsutredningar, och efter samråd med säkerhetsutredningsmyndigheterna inom ramen för den permanenta samarbetsstruktur som avses i artikel 10.

7. När beslut fattas om huruvida en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss som har inträffat långsides, när fartyget är förtöjt eller i docka och som inbegriper land- eller hamnarbetare har inträffat 'i direkt samband med ett fartygs drift' och därför är föremål för en säkerhetsutredning, ska medlemsstaterna, i enlighet med sin nationella rätt, ta särskild hänsyn till hur faktorer som fartygets konstruktion, utrustning, rutiner, besättning och fartygsledning är involverade i den verksamhet som bedrivs och hur relevanta dessa faktorer är för verksamheten.

8. En säkerhetsutredning ska inledas utan dröjsmål efter det att sjöolyckan eller tillbudet till sjöss har inträffat och under alla omständigheter senast två månader därefter.

9. Om det under en säkerhetsutredning blir känt eller misstänks att ett brott har begåtts enligt artiklarna 3, 3a, 3b eller 3c i IMO:s konvention om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet av den 10 mars 1988, i uppdaterad version, ska säkerhetsutredningsmyndigheten i enlighet med nationell rätt omedelbart underrätta sjösäkerhetsmyndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna och i varje berört tredjeland.

Artikel 6

Underrättelseskyldighet

En medlemsstat ska inom ramen för sitt rättssystem ålägga de ansvariga myndigheterna eller de berörda parterna, eller båda, att utan dröjsmål underrätta landets säkerhetsutredningsmyndighet om alla sjöolyckor och tillbud till sjöss som omfattas av detta direktiv."

6. 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 underrätta kommissionen om varför parallella säkerhetsutredningar genomförs. Medlemsstater som genomför parallella säkerhetsutredningar ska samarbeta med varandra. De berörda säkerhetsutredningsmyndigheterna ska framför allt utbyta relevanta uppgifter som har samlats in under deras respektive säkerhetsutredningar inom en rimlig tid, särskilt i syfte att så långt det är möjligt komma fram till gemensamma slutsatser."

b) Följande punkt ska införas:

"1a. Under genomförandet av säkerhetsutredningen ska medlemsstater med väsentligt intresse i den mån det är praktiskt möjligt bistå den eller de medlemsstater som utreder sjösäkerheten med tillgång till information som är relevant för säkerhetsutredningen. Den eller de utredare som genomför en säkerhetsutredning ska, om detta anses vara nödvändigt, också ges tillgång till information som statliga inspektörer, kustbevakare, operatörer inom sjötrafikinformationstjänster, lotsar och annan sjöfartspersonal i staten med väsentligt intresse förfogar över, i enlighet med dess nationella rätt."

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 sjöolyckan eller tillbudet till sjöss inträffar. Om sjöolyckan eller tillbudet till sjöss inträffar på annat vatten ska säkerhetsutredningen inledas av den medlemsstat som detta ro-ro-passagerarfartyg eller

höghastighetspassagerarfartyg senast besökte. Den medlemsstat som inledde säkerhetsutredningen ska vara ansvarig för säkerhetsutredningen och samordningen med övriga medlemsstater med väsentligt intresse till dess att man gemensamt enats om vilken av dessa medlemsstater som ska vara den medlemsstat som ansvarar för utredningen."

7. Artiklarna 8 och 9 ska ersättas med följande:

"*Artikel 8*

Säkerhetsutredningsmyndighet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att säkerhetsutredningar genomförs under ansvar av en opartisk, oberoende och permanent säkerhetsutredningsmyndighet, som har de befogenheter som krävs och som 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.

Säkerhetsutredningsmyndigheter ska inte hindras från att tillfälligt utnämna lämpliga utredare med de specialistkunskaper som krävs för att ingå i en säkerhetsutredning eller från att använda konsulter för att få expertråd rörande olika aspekter av en säkerhetsutredning.

För att kunna genomföra en säkerhetsutredning på ett opartiskt sätt ska säkerhetsutredningsmyndigheten 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 anförtrotts.

Kustlösa medlemsstater som inte har fartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktiv ska ange ett oberoende organ som ska fungera som kontaktpunkt för samarbete om säkerhetsutredningen enligt artikel 5.1 c.

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

3. Säkerhetsutredningsmyndigheten får även anförtros insamling och analys av data om sjösäkerhet, särskilt i förebyggande syften, förutsatt att 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, se till att utredarna i den egna säkerhetsutredningsmyndigheten, eller i den säkerhetsutredningsmyndighet åt vilken säkerhetsutredningen har anförtrotts, i tillämpliga fall i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, erhåller all relevant information och alla relevanta tekniska medel för att kunna genomföra säkerhetsutredningen och därför ha rätt att

a) få tillträde 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, eller 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) erhålla 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 inspektörer, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänster, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.

5. Säkerhetsutredningsmyndigheten 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 utredare ska ha en status som ger dem nödvändiga garantier för oberoende.

6. Säkerhetsutredningsmyndigheten får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med utredningar av andra händelser än sjöolyckor eller tillbud till sjöss på villkor att sådana säkerhetsutredningar inte äventyrar dess oberoende ställning.

7. Varje medlemsstat får utveckla, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för sin säkerhetsutredningsmyndighet.

8. Den permanenta samarbetsstruktur som avses i artikel 10 ska stödja säkerhetsutredningsmyndigheterna och stärka deras säkerhetsutredningskapacitet genom att utforma riktlinjer och rekommendationer för att säkerställa att säkerhetsutredningarna genomförs på ett konsekvent sätt, och den ska i detta avseende utveckla och genomföra ett program för inbördes granskning.

Artikel 9

Konfidentialitet

1. Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (*) ska en medlemsstat, inom ramen för sitt rättssystem, säkerställa att följande uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än säkerhetsutredningssyften, såvida inte den behöriga myndigheten i den medlemsstaten anser att det finns ett övervägande allmänintresse av att lämna ut dessa uppgifter, inbegripet de fall där den behöriga myndigheten konstaterar att fördelarna med utlämningen uppväger de negativa inhemska och internationella effekter som en sådan utlämning kan ha på den aktuella säkerhetsutredningen eller framtida säkerhetsutredningar:

a) alla utsagor som säkerhetsutredningsmyndigheten har inhämtat från personer under säkerhetsutredningens gång,

b) uppgifter som avslöjar identiteten på personer som har bidragit till bevisningen inom ramen för säkerhetsutredningen,

c) information som samlats in av säkerhetsutredningsmyndigheten och som är av särskilt känslig och privat natur, inklusive information om enskilda personers hälsa,

d) material som därefter framställs under säkerhetsutredningens gång, till exempel anteckningar, utkast och yttranden skrivna av utredarna samt yttranden som gjorts i samband med analys av informationen,

e) information och bevis som tillhandahålls av utredare från andra medlemsstater eller tredjeländer i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden, om deras säkerhetsutredningsmyndighet 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 de rapporter och resultat de tagit fram för interna ändamål.

2. VDR- och S-VDR-registreringar från en säkerhetsutredning ska inte offentliggöras eller användas för andra ändamål än för säkerhetsutrednings- eller fartygssäkerhetssyften, såvida inte sådana uppgifter är anonymiserade eller offentliggörs via säkra förfaranden.

3. För de ändamål som avses i punkt 1 får endast data som är absolut nödvändiga offentliggöras.

4. Medlemsstaterna får besluta att begränsa de fall där ett offentliggörande som avses i punkt 3 får göras, med beaktande av unionsrätten.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).”

8. 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 säkerhetsutredningsmyndigheter möjlighet att samarbeta med varandra i den mån det behövs för att direktivets mål ska kunna uppnås.”

b) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

i) Inledningsfrasen och led a ska ersättas med följande:

”3. Säkerhetsutredningsmyndigheterna ska inom ramen för den permanenta samarbetsstrukturen särskilt enas om vilka samarbetsformer som är bäst för att kunna

a) göra det möjligt för säkerhetsutredningsmyndigheter 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 VDR eller S-VDR och annan elektronisk utrustning,”

ii) Leden h och i ska ersättas med följande:

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

i) förse säkerhetsutredningsmyndigheter som leder säkerhetsutredningar med all relevant information.”

9. Artikel 12.3 ska ersättas med följande:

”3. En medlemsstats samarbete i en säkerhetsutredning som leds av ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka dess uppfyllande av kraven på genomförande av och rapportering om säkerhetsutredningar enligt detta direktiv. Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en säkerhetsutredning där en eller flera medlemsstater är inblandade får de medlemsstaterna besluta att inte genomföra en parallell säkerhetsutredning under förutsättning att den säkerhetsutredning som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med IMO-koden för utredning av olyckor. I sådana fall ska artikel 14 inte tillämpas på säkerhetsutredningsmyndigheterna.”

10. 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 VDR eller S-VDR 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 säkerhetsutredningsmyndighet och i enlighet med relevanta avsnitt i bilaga I.

En säkerhetsutredningsmyndighet får besluta att offentliggöra endast en kortfattad rapport om en säkerhetsutredning om

a) säkerhetsutredningen inte avser en mycket allvarlig sjöolycka, eller

b) resultaten av säkerhetsutredningen avseende en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss inte kan bidra till att förebygga framtida sjöolyckor eller tillbud till sjöss.

2. En säkerhetsutredningsmyndighet ska göra sitt yttersta för att göra olycksrapporten enligt punkt 1, inbegripet dess slutsatser och eventuella rekommendationer, tillgänglig för allmänheten och särskilt sjöfartssektorn inom tolv månader från dagen för sjöolyckan eller tillbudet till sjöss. Om den slutliga olycksrapporten, vid en mycket allvarlig sjöolycka, inte kan bli klar inom denna tid ska en preliminär olycksrapport offentliggöras inom tolv månader från dagen för olyckan.

3. Säkerhetsutredningsmyndigheten i den medlemsstat som ansvarar för utredningen ska skicka ett exemplar av den slutliga eller preliminära rapporten till kommissionen. Säkerhetsutredningsmyndigheten ska ta hänsyn till alla tekniska synpunkter som kommissionen har på de slutliga rapporterna, förutsatt att dessa synpunkter inte påverkar slutsatsernas innebörd, för att förbättra olycksrapporternas kvalitet på det sätt som är lämpligast för att direktivets mål ska kunna uppnås.

4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 20 för att ändra följande delar av bilaga I till detta direktiv: ’2. Fakta’, ’3. Beskrivning’ och ’4. Analys’.”

12. Artikel 15.1 och 15.2 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska se till att adressaterna, särskilt i syfte att förebygga framtida olyckor, vederbörligen beaktar säkerhetsutredningsmyndigheternas säkerhetsrekommendationer och, i lämpliga fall, att rekommendationerna följs upp på lämpligt sätt i enlighet med unionsrätten och internationell rätt.

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

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

”Utan att det påverkar dess rätt att lämna en förvarning ska säkerhetsutredningsmyndigheten när som helst under en säkerhetsutredning, 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 anmäla alla sjöolyckor och tillbud till sjöss till Emcip i enlighet med formatet i bilaga II och, när en säkerhetsutredning genomförs, tillhandahålla data från den säkerhetsutredningen i enlighet med Emcip-systemet. För fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter krävs endast rapportering av mycket allvarliga sjöolyckor. Om mycket allvarliga sjöolyckor där fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter är involverade inte utreds ska skälen för detta rapporteras till Emcip.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Säkerhetsutredningsmyndigheterna 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 informera de behöriga nationella myndigheterna.”

c) Följande punkt ska läggas till:

”5. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 20 för att ändra bilaga II till detta direktiv, för att uppdatera förteckningen över uppgifter som ska lämnas i anmälan om sjöolyckor och tillbud till sjöss för att beakta ändringar som IMO har gjort i IMO-koden för utredning av olyckor.”

15. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 17a*

Utbildning och operativt stöd

1. Kommissionen ska med hjälp av byrån och i samarbete med medlemsstaterna underlätta utvecklingen av kapacitet och kunskapsutbyte mellan säkerhetsutredningsmyndigheterna genom att tillhandahålla regelbunden utbildning om ny rättslig och teknisk utveckling, specifika metoder, verktyg och teknologi som rör fartyg, fartygsutrustning och fartygsdrift, beroende på säkerhetsutredningsmyndigheternas behov.

2. På begäran av medlemsstaternas säkerhetsutredningsmyndigheter, och förutsatt att ingen intressekonflikt uppstår, ska kommissionen ge operativt stöd till medlemsstaterna vid genomförandet av deras säkerhetsutredningar. Sådant stöd får omfatta tillhandahållande av specialiserade analysverktyg eller specialiserad analysutrustning samt särskild expertis, förutsatt att tillhandahållandet av stöd inte leder till att de berörda säkerhetsutredningsmyndigheternas oberoende äventyras.”

16. Artiklarna 19 och 20 ska ersättas med följande:

”*Artikel 19*

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 (*). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (**).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

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 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 26 december 2024.

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.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).
(**) 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).
(***) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

17. Följande artikel ska införas:

"*Artikel 20a*

Ändringar i IMO-koden för utredning av olyckor

Ändringar i IMO-koden för utredning av olyckor ska gälla, utan att det påverkar det förfarande för kontroll av överensstämmelse som fastställs i artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002."

18. Artikel 23 ska ersättas med följande:

"*Artikel 23*

Översyn av genomförandet

Kommissionen ska senast den 27 juni 2032 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv och vid behov föreslå ytterligare åtgärder som anses nödvändiga mot bakgrund av rekommendationerna i direktivet, bland annat en undersökning av möjligheten att inkludera obligatoriska säkerhetsutredningar för fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter i detta direktivs tillämpningsområde och av hur detta skulle påverka säkerhetsutredningsmyndigheternas arbetsbörda."

19. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Avsnitt 2.1 ska ersättas med följande:

"2.1 **Fartygets data**

Flaggstat/fartygsregister

Identitet

Viktigaste egenskaper

Ägarförhållanden och ledning

Konstruktion

Säkerhetsbesättning

Godkänd last

I fråga om fiskefartyg, den typ av fiske som bedrevs vid tidpunkten för olyckan".

b) Avsnitt 2.3 ska ersättas med följande:

"2.3 **Uppgifter om sjöolyckan/tillbudet**

Typ av sjöolycka/tillbud

Datum och klockslag

Position och plats för sjöolyckan/tillbudet

Yttre förhållanden och förhållanden ombord

Fartygets drift och reseetapp

Plats ombord

För sjöolyckor eller tillbud i vilka land- eller hamnarbetare är inblandade, den last som fartyget för

Mänskliga faktorer

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

20. I bilaga II ska punkt 30 ersättas med följande:

”30. Lastskador, inbegripet containrar som förlorats till sjöss”.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 27 juni 2027 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. 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

Upphävande

Förordning (EU) nr 1286/2011 ska upphävas med verkan från och med den 27 juni 2027.

Artikel 4

Ikraftträdande

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

Artikel 5

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 27 november 2024.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	BÓKA J.
Ordförande	*Ordförande*