

# EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

---

*Mødedokument*

ENDELIG  
**A6-0079/2007**

27.3.2007

**\*\*\*I**

## **BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF  
(KOM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Jaromír Kohlíček

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\* Samstemmende udtalelse  
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der  
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-  
traktatens artikel 7*
- \*\*\*I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*\*II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\*III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast*

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

### ***Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst***

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene om elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

## INDHOLD

	<b>Side</b>
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	16
PROCEDURE.....	20



## FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF  
(KOM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2005)0590)<sup>1</sup>,
  - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 80, stk. 2 (C6-0056/2006),
  - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0079/2006),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Kommissionens forslag

---

Ændringsforslag

---

### Ændringsforslag 1 BETRAGTNING 11

(11) Undersøgelser af ulykker og hændelser, der involverer søgående fartøjer eller andre fartøjer i havn eller andre begrænsede havområder, bør foretages af eller under kontrol af en **uafhængig** instans eller enhed for at undgå interessekonflikter.

(11) Undersøgelser af ulykker og hændelser, der involverer søgående fartøjer eller andre fartøjer i havn eller andre begrænsede havområder, bør foretages af eller under kontrol af en instans eller enhed **som permanent skal have de beføjelser, der er nødvendige for at kunne træffe de afgørelser, som den anser for nødvendige** for at undgå interessekonflikter, **idet uafhængighedskriteriet betragtes som**

---

<sup>1</sup> Endnu ikke offentliggjort i EUT.

*afgørende i forbindelse med oprettelsen af instansen eller enheden.*

*Begrundelse*

*Bestemmelsen om uafhængighed er meningsløs, såfremt instansen skal være ansvarlig over for eller skal høre den myndighed, som udpeger den. Det afgørende er, at den får absolut myndighed til at gennemføre sine afgørelser.*

*Denne tilføjelse har til formål at sikre uafhængigheden af den instans eller enhed, der er ansvarlig for undersøgelsen.*

Ændringsforslag 2  
BETRAGTNING 17

(17) I henhold til forordning (EF) nr. 1406/2002 skal agenturet lette samarbejdet i forbindelse med støtten til medlemsstaterne i deres opklaring af alvorlige søulykker og udarbejdelsen af en analyse af eksisterende søulykkesrapporter.

(17) I henhold til forordning (EF) nr. 1406/2002 skal agenturet lette samarbejdet i forbindelse med støtten til medlemsstaterne i deres opklaring af alvorlige søulykker og udarbejdelsen af en analyse af eksisterende søulykkesrapporter. ***Agenturet indarbejder desuden på baggrund af resultaterne af analyserne de dele heraf i den fælles metode, der kan være relevante for forebyggelse af nye katastrofer og forbedring af sikkerheden til søs i Den Europæiske Union.***

*Begrundelse*

*Det bør ved udarbejdelsen af en fælles metode til opklaring af søulykker, der er overdraget til agenturet i medfør af forordning (EF) nr. 1406/2002, være muligt at indarbejde de nye elementer, der er fremkommet ved en analyse af konklusionerne af opklaringsarbejdet, som kan føre til en forbedring af sikkerheden til søs.*

Ændringsforslag 3  
BETRAGTNING 17 A (NY)

***(17a) IMO's retningslinjer om fair behandling af søfolk ved en søulykke modvirker risikoen for kriminalisering af kaptajn og besætning. De kan styrke deres tillid til undersøgelsesmetoderne og bør anvendes af medlemsstaterne.***

### Begrundelse

Disse retningslinjer, der blev vedtaget af IMO i juni (rundskrivelse 2711), kan efter ordførerens opfattelse udgøre et nyttigt supplement til dette direktiv. De blev udviklet på grund af risikoen for en voksende kriminalisering af skibsbesætninger efter ulykker. Det foreliggende direktiv tager ganske vist ikke sigte på ansvars- og skyldsspørgsmål, men IMO-retningslinjerne indeholder nyttige principper også for tekniske undersøgelser.

### Ændringsforslag 4 BETRAGTNING 18

(18) Medlemsstaterne bør tage behørigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der udarbejdes på baggrund af en undersøgelse af en ulykke eller hændelse.

(18) Medlemsstaterne **og Fællesskabet** bør tage behørigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der udarbejdes på baggrund af en undersøgelse af en ulykke eller hændelse.

### Begrundelse

*Juridisk klarere formulering.*

### Ændringsforslag 5 ARTIKEL 1, STK. 2

Undersøgelser i henhold til dette direktiv omfatter ikke placeringen af ansvar eller skyld, **medmindre det er nødvendigt for at opfylde direktivets mål.**

Undersøgelser i henhold til dette direktiv omfatter ikke placeringen af ansvar eller skyld.

### Begrundelse

*Det er nødvendigt at sikre en klar adskillelse og skelnen imellem tekniske og strafferetlige undersøgelser.*

*Optimale resultater af undersøgelser kan kun opnås, hvis der skelnes klart imellem uafhængige undersøgelser med henblik på forbedring af sikkerheden i søfartssektoren eller dette forslag på den ene side og placering af ansvar på den anden side.*

### Ændringsforslag 6 ARTIKEL 2, STK. 1, INDLEDNING

1. **Dette** direktiv **finder** anvendelse på ulykker, hændelser og nødsignaler til søs, som

1. **I henhold til medlemsstaternes forpligtelser under De Forenede Nationers havretskonvention finder dette** direktiv anvendelse på ulykker, hændelser og

nødsignaler til søs, som

*Begrundelse*

*I forbindelse med anvendelsesområdet bør FN's generelle juridiske ramme understreges.*

Ændringsforslag 7  
ARTIKEL 3, STK. 8

Ved ”sikkerhedsanbefaling” forstås et forslag, der er fremsat af:

a) undersøgelsesinstansen i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen af en ulykke eller hændelse til søs, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller, hvor det er relevant,

Ved ”sikkerhedsanbefaling” forstås et forslag - **også vedrørende registrering og kontrol** - der er fremsat af:

a) undersøgelsesinstansen i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen af en ulykke eller hændelse til søs, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller, hvor det er relevant,

b) Kommissionen, der **gennem Agenturet for Søfartssikkerhed** handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse **og resultaterne af opklaringsarbejdet**.

*Begrundelse*

*Det er hensigtsmæssigt at understrege, hvad angår sikkerhed til søs, at samarbejdet mellem medlemsstaterne gør det muligt at sikre, at hele systemet er velfungerende, eftersom udvekslingen af information og forslag letter og styrker flagstatens kontrol i autoriseringsfasen og havnestaternes kontrol, når skibe anløber.*

*Det bør i medfør af dette direktiv være muligt at foretage en række justerende foranstaltninger, som kun kan gennemføres efter en analyse af opklaringsarbejdet.*

Ændringsforslag 8  
ARTIKEL 4, STK. 1, LITRA A

a) holdes adskilt fra strafferetlige eller **sideløbende** undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og

a) holdes adskilt fra strafferetlige eller **andre** undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, idet kun de resultater og anbefalinger, der fremkommer ved undersøgelsesprocessen i henhold til dette direktiv, kan inddrages i andre undersøgelser, der finder sted samtidig, og



Ændringsforslag 9  
ARTIKEL 4, STK. 1, AFSNIT 2 (nyt)

*Medlemsstaterne sikrer endvidere, at vidner i forbindelse med sådanne undersøgelser beskyttes imod, at tredjelandes myndigheder får adgang til deres vidneudsagn eller andre informationer, som de stiller til rådighed, for at forhindre, at disse udsagn eller informationer bruges i forbindelse med strafferetlige undersøgelser i de pågældende lande.*

*Begrundelse*

*De personer, der vidner i forbindelse med tekniske undersøgelser, bør sikres immunitet imod retsforfølgelse på grundlag af deres vidneudsagn. Der er grund til at tage højde for, at et vidneudsagn, der er afgivet frivilligt i forbindelse med en teknisk undersøgelse, kan blive brugt til en strafferetlig undersøgelse, hvad der gør enkeltpersoner utilbøjelige til at ville bidrage med nyttige oplysninger i forbindelse med den sikkerhedsrelaterede undersøgelse.*

Ændringsforslag 10  
ARTIKEL 4, STK. 2, LITRA B A (nyt)

*ba) hurtige varslingsystemer i tilfælde af en ulykke eller hændelse til søs.*

*Begrundelse*

*Denne tilføjelse har til formål at øge effektiviteten af undersøgelserne.*

Ændringsforslag 11  
ARTIKEL 5, STK. 4

4. Sikkerhedsundersøgelserne skal følge den fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der udarbejdes i henhold til artikel 2, litra e), i forordning (EF) nr. 1406/2002. Afgørelser om anvendelse eller ændringer af en sådan metodologi i forbindelse med dette direktiv skal træffes efter den procedure, der er omhandlet i **artikel 18, stk. 2**.

4. Sikkerhedsundersøgelserne skal følge den fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der udarbejdes i henhold til artikel 2, litra e), i forordning (EF) nr. 1406/2002. Afgørelser om anvendelse, **ajourføring** eller ændringer af en sådan metodologi i forbindelse med dette direktiv skal træffes efter den procedure, der er omhandlet i **artikel 18, stk. 2a**.

### Begrundelse

*Den fælles metode bør regelmæssigt ajourføres. De konklusioner, der som led i opklaring af søulykker kan føre til en forbedring af søfartssikkerheden, bør indgå heri.*

#### Ændringsforslag 12 ARTIKEL 5, STK. 5

5. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes hurtigst muligt, efter at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

5. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes hurtigst muligt **og senest to måneder** efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

### Begrundelse

*Denne tilføjelse skal sikre, at undersøgelsesproceduren indledes inden for en fastlagt periode og således øger retssikkerheden af denne bestemmelse.*

#### Ændringsforslag 13 ARTIKEL 7, STK. 1, AFSNIT 1

1. I tilfælde af alvorlige og meget alvorlige ulykker, der involverer en væsentlig interesse hos to eller flere medlemsstater, aftaler de pågældende medlemsstater hurtigt, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

1. I tilfælde af alvorlige og meget alvorlige ulykker, der involverer en væsentlig interesse hos to eller flere medlemsstater, aftaler de pågældende medlemsstater hurtigt, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen. ***I tilfælde af, at de pågældende medlemsstater ikke bestemmer, hvilken medlemsstat der skal lede undersøgelserne, er de automatisk forpligtet til at anvende en henstilling herom fra Kommissionen, der bygger på en udtalelse fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.***

### Begrundelse

*Tilføjelsen skal give en mulig løsning i tilfælde af, at der ikke opnås enighed med hensyn til bestemmelsen af den medlemsstat, der skal lede undersøgelsen, hvilket også sikrer den fulde effektivitet af dette afsnit.*

#### Ændringsforslag 14 ARTIKEL 8, STK. 1, AFSNIT 1

1. Medlemsstaterne sikrer, at

1. Medlemsstaterne sikrer, at

sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs gennemføres under ansvar af en **permanent, uafhængig** undersøgelsesinstans eller –enhed (herefter ”undersøgelsesinstans”) og af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs.

sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs gennemføres under ansvar af en undersøgelsesinstans eller –enhed (herefter ”undersøgelsesinstans”), **som permanent skal have de nødvendige beføjelser og bestå** af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs.

#### *Begrundelse*

*Bestemmelsen om uafhængighed er meningsløs, såfremt instansen skal være ansvarlig over for eller skal høre den myndighed, som udpeger den. Det afgørende er, at den får absolut myndighed til at gennemføre sine afgørelser.*

#### Ændringsforslag 15 ARTIKEL 8, STK. 1, AFSNIT 2

Den pågældende undersøgelsesinstans eller fungerer uafhængigt, navnlig af de nationale myndigheder, der har ansvaret for sødygtighed, certificering, inspektion, bemanning, sikker navigation, vedligeholdelse, søfartskontrol, havnestatskontrol og drift af søhavne, og i almindelighed af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med undersøgelsesinstansens eller opgaver.

Den pågældende undersøgelsesinstans fungerer uafhængigt, navnlig af de nationale myndigheder, der har ansvaret for sødygtighed, certificering, inspektion, bemanning, sikker navigation, vedligeholdelse, søfartskontrol, havnestatskontrol og drift af søhavne, **af instanser, der foretager undersøgelser i forbindelse med ansvar eller strafforfølgning** og i almindelighed af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med undersøgelsesinstansens eller opgaver.

#### *Begrundelse*

*De personer, der vidner i forbindelse med tekniske undersøgelser, bør sikres immunitet imod retsforfølgelse på grundlag af deres vidneudsagn. Der er grund til at tage højde for, at et vidneudsagn, der er afgivet frivilligt i forbindelse med en teknisk undersøgelse, kan blive brugt til en strafferetlig undersøgelse, hvad der gør enkeltpersoner utilbøjelige til at ville bidrage med nyttige oplysninger i forbindelse med den sikkerhedsrelaterede undersøgelse.*

#### Ændringsforslag 16 ARTIKEL 9, INDLEDNING

Medlemsstaterne sikrer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen,

Medlemsstaterne sikrer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen:

*medmindre den relevante retlige myndighed i den pågældende stat bestemmer, at de interesser, der er forbundet med deres videregivelse vejer tungere end de negative nationale og internationale følger, som et sådant skridt kan have for den pågældende undersøgelse eller eventuelle fremtidige undersøgelser:*

*Begrundelse*

*Oplysningerne bør kun bruges i forbindelse med sikkerhedsundersøgelse. Hvis disse oplysninger bruges i forbindelse med strafforfølgning, vil dette kunne skade undersøgelser i fremtiden.*

Ændringsforslag 17  
ARTIKEL 14, STK. 2

2. Undersøgelsesinstanserne offentliggør så vidt muligt rapporten inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted. Såfremt det ikke er muligt at fremlægge den endelige rapport inden for dette tidsrum, offentliggøres en midlertidig rapport inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.

2. Undersøgelsesinstanserne offentliggør så vidt muligt rapporten inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted. ***Den gøres navnlig tilgængelig for hele søfartssektoren, der om nødvendigt skal have adgang til de specifikke konklusioner og anbefalinger.*** Såfremt det ikke er muligt at fremlægge den endelige rapport inden for dette tidsrum, offentliggøres en midlertidig rapport inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.

*Begrundelse*

*Selv om det er vigtigt, at de rapporter, der er resultatet af opklaringsarbejdet, er tilgængelige for offentligheden, er det af endnu større betydning, at de formidles til søfartssektoren, der skal gennemføre de anbefalinger, som er resultatet af opklaringen.*

Ændringsforslag 18  
ARTIKEL 14, STK. 3 A (nyt)

***3a. Kommissionen informerer hvert tredje år Europa-Parlamentet gennem forelæggelse af en rapport, som både angiver graden af anvendelse og niveauet for gennemførelse af bestemmelserne i dette direktiv og de skridt, der i henhold til***

***anbefalingerne i rapporterne anses for nødvendige.***

*Begrundelse*

*Selv om Europa-Parlamentet i begrundelsen nævnes som igangsætter af dette direktivforslag, optræder det ikke senere i teksten til dette.*

Ændringsforslag 19  
ARTIKEL 15, STK. 1

1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne forundersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger tager behørigt hensyn til de pågældende anbefalinger og, hvor det er relevant, at der følges op på dem i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten.

1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne forundersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger tager behørigt hensyn til de pågældende anbefalinger og, hvor det er relevant, at der følges op på dem i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten. ***Kommissionen indarbejder med bistand fra agenturet både konklusionerne i rapporterne om søulykker og de anbefalinger vedrørende sikkerhed, som de indeholder, i den fælles metode.***

*Begrundelse*

*Den rolle, som Kommissionen spiller gennem Agenturet for Søfartssikkerhed i udformningen af den fælles metode, må ikke glemmes, og dette gælder også behovet for en ajourføring af agenturets arbejde.*

Ændringsforslag 20  
ARTIKEL 15, STK. 2

2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse.

2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen ***med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed*** sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse ***og resultaterne af opklaringsarbejdet.***

*Begrundelse*

*Det bør i medfør af dette direktiv være muligt at foretage en række justerende foranstaltninger, som kun kan gennemføres efter en analyse af opklaringsarbejdet. Det er indlysende, at forslag til disse foranstaltninger bør udarbejdes af Kommissionen via agenturet.*

Ændringsforslag 21  
ARTIKEL 15, STK. 2

2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse.

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

*Begrundelse*

*(Vedrører ikke den danske tekst).*

Ændringsforslag 22  
ARTIKEL 17 A (NY)

**Artikel 17a**

***Fair behandling af søfolk***

***Medlemsstaterne respekterer IMO's retningslinjer om fair behandling af søfolk ved en søulykke.***

*Begrundelse*

*Disse retningslinjer, der blev vedtaget af IMO i juni (rundskrivelse 2711), kan efter ordførerens opfattelse udgøre et nyttigt supplement til dette direktiv. De blev udviklet på grund af risikoen for en voksende kriminalisering af skibsbesætninger efter ulykker. Det foreliggende direktiv tager ganske vist ikke sigte på ansvars- og skyldsspørgsmål, men IMO-retningslinjerne indeholder nyttige principper også for tekniske undersøgelser.*

Ændringsforslag 23  
ARTIKEL 18, STK.2 A (nyt)

***2a. Såfremt der henvises til dette stykke, finder artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse, for så vidt angår bestemmelserne i dennes artikel 8.***

Ændringsforslag 24  
ARTIKEL 20

Direktivet er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan træffe yderligere foranstaltninger vedrørende sikkerhed til søs, som ikke er omfattet af dette direktiv,

Direktivet er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan træffe yderligere foranstaltninger vedrørende sikkerhed til søs, som ikke er omfattet af dette direktiv,

forudsat at sådanne foranstaltninger ikke er i strid med dette direktiv eller på nogen måde påvirker opfyldelsen af dets mål negativt.

forudsat at sådanne foranstaltninger ikke er i strid med dette direktiv eller på nogen måde påvirker opfyldelsen af dets mål *eller Unionens mål* negativt.

Or. pt

### *Begrundelse*

*Juridisk klarere formulering.*

## BEGRUNDELSE

### 1. Indledende bemærkninger og baggrund

Det foreliggende forslag er en del af den tredje pakke af lovgivningsforanstaltninger til forbedring af søfartssikkerheden. Med dette direktiv skal der på fællesskabsplan fastlægges retningslinjer for tekniske undersøgelser og udveksling af erfaringer efter alvorlige hændelser til søs.

Allerede i hvidbogen: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010: De svære valg" har Kommissionen for alle transportmåder henvist til nødvendigheden af, at der gennemføres uafhængige tekniske undersøgelser. Disse undersøgelser bør, mener Kommissionen, foretages på medlemsstatsplan, men følge en europæisk fremgangsmåde: De bør for det første være baseret på en analyse af årsagerne til ulykken, og for det andet skal deres resultater være rettet imod undgåelse af risici samt forbedring af retsrammen.

Hvad angår søtransporten, har de seneste skibsforlis gjort det klart, at handling er nødvendig: Det er ikke altid en selvfølge for medlemsstaterne hurtigt at gennemføre tekniske undersøgelser af alvorlige ulykker til søs og komme frem til et klart og nyttigt resultat.

Europa-Parlamentet har efter Prestige-katastrofen oprettet det midlertidige udvalg for forbedring af sikkerheden til søs ("MARE-udvalget"). I sin beslutning understregede Parlamentet også nødvendigheden af et kommissionsforslag om undersøgelse af ulykker til søs.

Parlamentet mener endvidere, at kommissionsforslaget skal indføre et system, der sikrer optimal udveksling af undersøgelsesresultater mellem medlemsstaterne, Kommissionen og EMSA (Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed) samt garantere undersøgelsens uafhængighed.

#### Eksisterende retsforskrifter på dette område

Direktiv 1999/35/EF fastlægger principper for undersøgelser af ulykker eller uheld til søs i alle de tilfælde, hvor en ro-ro-færgе eller et højhastighedspassagerfartøj er involveret.

Direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet indeholder bestemmelser om anvendelsen af "sorte bokse".

Forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed pålægges agenturet visse opgaver i forbindelse med ulykker til søs, nemlig:

- at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forbindelse med udviklingen af en fælles metode for opklaring af søulykker,
- at støtte medlemsstaterne i deres opklaring af alvorlige søulykker og
- at udarbejde en analyse af eksisterende søulykkesrapporter.



IMO vedtog i 1997 en resolution (A.849(20)) om en kode for undersøgelse af ulykker til søs. Denne indeholder dog kun henstillinger til flagstaterne.

Mens der udover disse bestemmelser indtil videre ikke findes nogen bindende internationale bestemmelser om gennemførelse af undersøgelser efter alvorlige hændelser, har Fællesskabet siden 1994 rådet over bestemmelser om en tilsvarende procedure inden for luftfart: Direktiv 94/56 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart bygger på principper, der genfindes i det foreliggende forslag.

For jernbanesektoren indeholder direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i kapitel V lignende bestemmelser som det foreliggende kommissionsforslag om søtransport.

## **2. Forslagets indhold**

Det er først og fremmest vigtigt at holde sig for øje, at de i dette forslag omhandlede undersøgelser ikke har til formål at fastslå civilt eller strafferetligt ansvar. Direktivet drejer sig derimod om undersøgelser af teknisk art, der tjener til at finde årsagerne til søulykkerne og uddrage enhver mulig lære heraf.

Forslaget skal bidrage til at forbedre søtransportsikkerheden gennem opstilling af en ramme, der skal fremme

- hurtige sikkerhedsundersøgelser og
- grundige analyser af ulykker/hændelser til søs samt
- sikre en tilsvarende indberetning og i givet fald forslag til afhjælpende foranstaltninger.

Anvendelsesområde:

Direktivet finder ikke kun anvendelse på ulykker/hændelser til søs, der involverer skibe, der sejler under en medlemsstats flag, men også for ulykker/hændelser, der opstår i områder, i hvilke en medlemsstat har ret til at udøve sin kompetence (artikel 2).

Forslagets væsentligste indhold er artikel 4 og 5:

I henhold til disse bestemmelser skal medlemsstaterne fastsætte deres nationale forskrifter for gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs. Disse holdes adskilt fra strafferetlige undersøgelser eller undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og må ikke hindres eller forsinkes på grund af sådanne undersøgelser.

Medlemsstaten skal desuden sikre, at en undersøgelsesinstans gennemfører en undersøgelse efter alvorlige eller meget alvorlige ulykker til søs.

Dette gælder ikke kun, hvis et skib, der sejler under denne stats flag, er involveret, men også hvis ulykken finder sted i områder, hvor den pågældende stat har ret til at udøve sin kompetence, eller hvis ulykken har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser.

Undersøgelsesinstans (artikel 8):

Direktivet fastlægger en forpligtelse for medlemsstaterne til at sørge for, at de ovennævnte undersøgelser gennemføres under ansvar af en permanent, uafhængig undersøgelsesinstans. Denne undersøgelsesinstans fungerer uafhængigt af myndigheder, der har ansvaret for

sødygtighed, certificering, inspektion etc. Offentligheden skal 12 måneder efter hændelsen have fået forelagt en rapport udarbejdet efter retningslinjerne i dette direktiv (artikel 14).

Samarbejdets aspekter:

Flere steder giver direktivet anvisninger om samarbejdet: Der kræves således grundlæggende principper for samarbejdet mellem medlemsstaterne i tilfælde af (meget) alvorlige ulykker (artikel 7); derudover dog ligeledes en ramme for det permanente samarbejde mellem medlemsstaterne (artikel 10). Det fastlægges også, at medlemsstaterne samarbejder med tredjelande, og at tredjelandene også skal have mulighed for at deltage i undersøgelser (artikel 12).

Artikel 9 i direktivet indeholder bestemmelser om anvendelsen af de oplysninger, der fremkommer ved undersøgelsen: Disse må i reglen ikke stilles til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen. Relevante oplysninger skal gemmes ifølge artikel 13.

Kommissionen opretter en europæisk elektronisk database under betegnelsen "Den Europæiske Informationsplatform for Søulykker" (artikel 17), som medlemsstaternes undersøgelsesinstanser underretter om ulykker og hændelser til søs i standardiseret form.

Intet hindrer naturligvis medlemsstaterne i at træffe yderligere foranstaltninger til fordel for søtransportsikkerheden forudsat, at disse foranstaltninger ikke er i modstrid med forslaget. De skal fastlægge effektive og passende sanktioner i tilfælde af overtrædelser af de nationale bestemmelser, der fastlægges på grundlag af dette forslag.

### **3. Ordførerens bemærkninger**

Ordføreren er af den opfattelse, at forslagets sigte er fornuftigt, og at de fleste elementer er umiddelbart rimelige.

Især følgende punkter finder ordføreren væsentlige:

- Selvom det er en forståelig reaktion fra offentlighedens side at stille spørgsmål om ansvar i forbindelse med en ulykke, er den i forslaget forankrede adskillelse fra strafferetlige undersøgelser et absolut nødvendigt element ud fra et sikkerhedssynspunkt, hvis vi vil drage nogen lære af hændelser. Ordføreren er dog også af den opfattelse, at Kommissionen i artikel 1 har fundet en passende formulering, ifølge hvilken undersøgelserne i henhold til dette direktiv kan have berøring med spørgsmål om ansvar og skyld, når - og kun når - dette er nødvendigt for at opfylde direktivets mål. Den totale afskaffelse af denne mulighed foreslået af European Community Shipowners' Association (ECSA) og International Chamber of Shipping (ICS) ville efter ordførerens mening gå for vidt og indskrænke undersøgelsesinstansernes handlefrihed for meget.

Det samme gælder for artikel 9 (tilbageholdelse af oplysninger), ifølge hvilken de her nævnte oplysninger kun må være til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, når den relevante retlige myndighed i den pågældende stat bestemmer, at de interesser, der er forbundet med deres videregivelse, vejer tungere end de negative følger, som dette kan have for denne eller fremtidige undersøgelser.

Også her går ECSA og ICS ind for at lade dette forbehold bortfalde. Ordføreren er ikke enig i denne betænkelighed over for retsmyndighedens eventuelle afgørelse; Kommissionens formulering skaber passende balance mellem interesserne.

- Det andet væsentlige punkt er oprettelsen af en permanent undersøgelsesinstans og dens adskillelse fra andre myndigheder på søfartsområdet. Ordføreren finder det indlysende, at hurtige og pålidelige resultater kun vil kunne sikres gennem en permanent instans; en ad-hoc-instans ville i mange tilfælde ikke være nok. Det meningsfulde i, at denne instans fungerer fuldstændig frit, er efter ordførerens mening uden for enhver tvivl.

Ordføreren er af den opfattelse, at teknisk undersøgelse af ulykker på alle områder inden for industri og transport er absolut nødvendig, og han henviser derfor til, at sådanne ordninger også er nødvendige inden for indlandsskibsfart.

I sine bestræbelser på at skabe sig et omfattende indtryk af kommissionsforslagets aspekter har ordføreren blandt andet taget kontakt med EMSA samt en række medlemsstater. Også EMSA understreger nødvendigheden af dette direktivforslag.

Hvad medlemsstaterne angår, har ordføreren fået indtryk af, at meningsdannelsen omkring det foreliggende forslag stadig er i gang. Ordføreren har ikke modtaget konkrete kommentarer til Kommissionens forslag fra medlemsstaterne. Det skyldes muligvis den kendsgerning, at andre dele af søfartssikkerhedspakken - som i Rådet - stadigvæk prioriteres højere. Det er måske forståeligt, at ikke alle syv forslag i søfartssikkerhedspakken kan behandles samtidigt og med samme intensitet af medlemsstaterne. Dog håber ordføreren, at forslaget om undersøgelse af søulykker ikke permanent nedprioriteres i forhold til de andre forslag. Det ville være ønskeligt, om det finske og det tyske rådsformandskab tog sagen op.

Ordføreren er af den opfattelse, at det ville have været nyttigt med lidt mere tid til høring af de berørte kredse. Ordføreren anser det dog for vigtigt, at dette kommissionsforslag drøftes samtidig med søtransportpakkens øvrige elementer. Ordføreren forelægger derfor betænkningen nu og kun med få ændringsforslag, da han indtil videre ikke har fundet nogen alvorlige mangler ved Kommissionens forslag.

Ændringsforslagene vedrører dels anvendelsesområdet: Ordføreren finder det ikke tilrådeligt at fritage fiskerfartøjer på under 24 m, sådan som Kommissionen foreslår. Netop fiskeri er farligt, og ulykker sker ikke sjældent (se ændringsforslag 2 og 3).

Derudover stiller ordføreren to ændringsforslag til de retningslinjer, som for nylig vedtoges i IMO, om fair behandling af besætningen ved ulykker til søs. Disse henstillinger til kyst- og flagstater, skibsejere osv. indeholder nogle vigtige grundlæggende principper også for tekniske undersøgelser og kan styrke søfolkernes tillid til disse undersøgelser og således lette samarbejdet mellem undersøgelsesinstansen og besætningen (se ændringsforslag 1 og 4).

Ordføreren vil fortsætte sine høringer og vil ikke udelukke, at han på et senere tidspunkt vil forelægge yderligere ændringsforslag.

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren			
<b>Referencer</b>	KOM(2005)0590 - C6-0056/2006 - 2005/0240(COD)			
<b>Dato for høring af EP</b>	23.11.2005			
<b>Korresponderende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 16.2.2006			
<b>Rådgivende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 16.2.2006			
<b>Ingen udtalelse</b> Dato for afgørelse	ENVI 21.2.2006			
<b>Ordfører</b> Dato for valg	Jaromír Kohlíček 21.3.2006			
<b>Behandling i udvalg</b>	19.4.2006	10.10.2006	22.11.2006	27.2.2007
<b>Dato for vedtagelse</b>	27.2.2007			
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+: 43	-: 0	0: 1	
<b>Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Lars Wohlin, Roberts Zile			
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere</b>	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool			
<b>Dato for indgivelse</b>	27.3.2007			