

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, lag om utredning av militära luftfartsolyckor samt till lagar om ändring av vissa lagar i anslutning till dem och till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att en ny lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser stiftas och att lagen om undersökning av olyckor upphävs. Dessutom föreslås det att en lag stiftas om utredning av militära luftfartsolyckor. Dessutom föreslås preciseringar i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet samt sådana ändringar av teknisk natur i andra lagar som beror på lagförslagen.

Avsikten är att uppdatera lagstiftningen om utredning av olyckor och tillbud samt att uppfylla de krav som ställs i grundlagen och i internationella förpliktelser som binder Finland. Avsikten är också att genomföra Europeiska unionens direktiv om utredning av sjöolyckor.

Syftet med säkerhetsutredningar är att öka den allmänna säkerheten, att förebygga olyckor och tillbud och att förhindra skador till följd av olyckor. Rubrikerna för de lagar som gäller utredningar och vissa begrepp föreslås ändrade så att de bättre motsvarar detta syfte.

Olycksutredningscentralen ska enligt förslaget utreda stora olyckor samt i lagen närmare angivna olyckor och tillbud i luftfarts-, spår- och sjötrafiken. Enligt propositionen ska centralen också kunna utreda andra olyckor eller tillbud till stora olyckor eller andra tillbud, om det behövs med hänsyn till syftet med en säkerhetsutredning. Det ska också vara möjligt att göra en gemensam temautredning när flera liknande slags olyckor eller tillbud har inträffat. När det gäller utredning av militära luftfartsolyckor ska flygvapnets militära luftfartsmyndighet svara för utredningen.

Talrika preciseringar föreslås av bestämmelserna om befogenheterna för dem som genomför säkerhetsutredningar. Preciseringarna gäller t.ex. rätten att få upplysningar. En nyhet är rätten att få sådana teleidentifieringsuppgifter som är nödvändiga för en utredning. I lagen föreslås dessutom en bestämmelse om utlämnande av sekretessbelagd information som har erhållits i en utredning.

I lagen om säkerhetsutredningar föreslås också bestämmelser om utredning av exceptionella händelser. Syftet är att det i lagen ska finnas en bestämmelse om beredskap att utreda sådana särskilt allvarliga händelser som inte är olyckor. En sådan utredning ska kunna göras endast för att uppnå syftet med en säkerhetsutredning.

I propositionen föreslås ytterligare att riksdagen ska godkänna en ändring i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt del I och II i den kod som avses i ändringen till den del de hör till Finlands behörighet. Ändringen av konventionen godkändes vid Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s sjösäkerhetskommittés möte år 2008. Genom ändringen förbinder sig fördragsparterna att iaktta bestämmelserna i kap. I och II i koden som avses i ändringen. Bestämmelserna gäller anmälan och utredning av sjöolyckor, internationellt samarbete vid utredningar samt överlämnande av utredningsrapporter till andra stater och den internationella sjöfartsorganisationen. Del III i reglerna innehåller anvisningar som till sin natur är rekommendationer.

I propositionen ingår också ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringen av konventionen som hör till området för lagstiftningen.

De föreslagna lagarna, utom förslaget till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringen av konventionen som hör till området för lagstiftningen, avses träda i kraft den 1 juni 2011.

Ändringen av 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss har trätt i

kraft internationellt den 1 januari 2010. Finland har underrättat Internationella sjöfartsorganisationen att konventionsändringen träder i kraft för Finlands del först när ett uttryckligt samtycke har getts. Lagen om ikraftträdande av de ändringar bestämmelserna i bilagan till konventionen som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft så snart som möjligt vid en tidpunkt som bestäms genom en förordning av republikens president.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	3
ALLMÅN MOTIVERING .....	5
1 NULÄGE .....	5
1.1 Lagstiftning och praxis.....	5
Lagstiftning .....	5
Utredning av olyckor i praktiken.....	6
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen utomlands och i EU .....	9
Den internationella utvecklingen.....	9
Fördrag .....	10
Lagstiftningen i EU .....	12
Sverige.....	13
Storbritannien .....	14
Förenta staterna .....	14
1.3 Bedömning av nuläget .....	14
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	15
2.1 Målsättning.....	15
2.2 Alternativa lösningar .....	15
2.3 De viktigaste förslagen.....	15
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	16
3.1 Ekonomiska konsekvenser .....	16
3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	17
3.3 Samhälleliga konsekvenser .....	18
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	18
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	19
DETALJMOTIVERING .....	20
1 INNEHÅLLET I ÄNDRINGEN I KAPITEL XI-1 I BILAGAN TILL 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTIONEN OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSSAMT DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND.....	20
1.1 Ändring av SOLAS-konventionen.....	20
1.2 Olycksutredningskoden.....	20
DEL I Allmänna bestämmelser .....	20
DEL II Obligatoriska krav .....	22
DEL III Rekommendationer .....	26
2 MOTIVERING TILL LAGFÖRSLAGEN .....	28
2.1 Lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser .....	28
1 kap. Allmänna bestämmelser .....	28
2 kap. Organisatoriska bestämmelser .....	33
3 kap. Utredning .....	39
4 kap. Utredningsrapport .....	47
5 kap. Utredning av exceptionella händelser .....	50
6 kap. Särskilda bestämmelser.....	52
7 kap. Ikraftträdande .....	57
2.2 Lag om utredning av militära luftfartsolyckor .....	57

2.3	Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss .....	61
2.4	Lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet .....	61
2.5	Luftfartslagen .....	62
2.6	Sjölagen.....	62
2.7	Järnvägslagen.....	62
2.8	Lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.....	62
3	IKRAFTTRÄDANDE .....	62
4	NÄRMARE FÖRESKRIFTER OCH BESTÄMMELSER .....	63
5	BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	63
5.1	Ändring av SOLAS-konventionen.....	63
5.2	Lagstiftningsordning .....	66
	LAGFÖRSLAG .....	73
	Lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.....	73
	Lag om utredning av militära luftfartsolyckor .....	84
	Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss .....	87
	Lag om ändring av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet .....	88
	Lag om ändring av 126 och 127 § i luftfartslagen.....	89
	Lag om ändring av 18 kap. 15 § i sjölagen.....	90
	Lag om ändring av 46 och 50 § i järnvägslagen.....	91
	Lag om ändring av 1 § i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.....	92
	BILAGA .....	93
	PARALLELLEXT .....	93
	Lag om ändring av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet .....	93
	Lag om ändring av 126 och 127 § i luftfartslagen.....	94
	Lag om ändring av 18 kap. 15 § i sjölagen.....	95
	Lag om ändring av 46 och 50 § i järnvägslagen.....	96
	Lag om ändring av 1 § i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.....	98
	FÖRDRAGSTEXT .....	99

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

##### Lagstiftning

Lagen om undersökning av storolyckor (373/1985) trädde i kraft vid ingången av år 1986. Från början gällde lagen bara utredning av s.k. storolyckor och tillbud till sådana. För att upprätthålla beredskap att genomföra utredningar fanns vid justitieministeriet en permanent statlig kommitté, planeringskommission för utredning av storolyckor. För varje fall som skulle undersökas tillsatte statsrådet en utredningskommission. Med stöd av denna lag undersöktes åren 1986—1996 sammanlagt 21 storolyckor eller tillbud till sådana.

I samband med totalreformen av luftfartslagen utvidgades tillämpningsområdet för lagen om undersökning av storolyckor till att vid sidan av storolyckor och tillbud till sådana också gälla olyckor inom flygtrafiken (RP 294/1994 rd). Samtidigt ändrades lagens rubrik till lag om utredning av olyckor (282/1995). Utredningen av olyckor i flygtrafiken överfördes från luftfartsverket till Centralen för undersökning av olyckor, som genom lagändringen inrättades vid justitieministeriet. Centralen inledde sin verksamhet 1996. Med stöd av lagen om undersökning av olyckor utfärdades dessutom en förordning om undersökning av olyckor (79/1996). Genom den upphävdes förordningen om undersökning av storolyckor (759/1985).

Tidigare hade alla olyckor i flygtrafiken – från år 1986 med undantag av storolyckor och tillbud till sådana – undersökts av en utredningskommission som tillsattes av luftfartsverket. Kommissionen gav en utredningsrapport till en granskningskommission för flygolyckor, vilken tillsattes av statsrådet. Man frångick det tudelade systemet och utredningarna överfördes i sin helhet till Centralen för undersökning av olyckor. Granskningskommissionen avskaffades. Orsaken till ändringen var direktivet om utredning av flyghaverier (94/56/EG, flyghaveridirekti-

vet), enligt vilket den myndighet som svarar för utredning av flyghaverier ska vara oavhängig och oberoende av luftfartsmyndigheten. Utredningskommissionerna svarade fortfarande för utredningarna.

När Centralen för undersökning av olyckor inrättades fick den också som lagstadgad uppgift (6/1996) att undersöka olyckor i järnvägstrafiken. Tidigare hade järnvägsolyckor undersökts av Statsjärnvägarna och beroende på olyckans allvarlighetsgrad tillsattes utredningskommissionen antingen av Statsjärnvägarnas centralförvaltning eller av dess regionalförvaltning. Utredningskommissionerna utredde närmast de tekniska orsakerna till händelserna. När Statsjärnvägarna bolagiserades den 1 juli 1995 överfördes utredningarna till den myndighetsenhet, dvs. Banförvaltningscentralen, som samtidigt inrättades och därpå följande år vidare till Centralen för undersökning av olyckor.

När riksdagen behandlade förslaget till luftfartslag och ändring av lagen om undersökning av storolyckor förutsatte riksdagens trafikutskott och förvaltningsutskott att regeringen med det snaraste vidtar åtgärder för att också undersökningen av land- och vattentrafikolyckor i största möjliga utsträckning ska organiseras enligt lagen om undersökning av olyckor (TrUB 22/1994 rd, FvUU 11/1994 rd). Trafikutskottet preciserade sitt ställningstagande så att biltrafik och lätt trafik som avses i vägtrafiklagen (267/1981) samt båttrafik enligt den då gällande lagen om båttrafik (151/1969) inte skulle omfattas av den land- och vattentrafik som avsågs i ställningstagandet. Även i samband med det ändringsförslag som gällde olyckor i spårtrafiken förutsatte riksdagen att regeringen vidtar åtgärder så att utredningen av olyckor i sjötrafiken ordnas enligt lagen om undersökning av olyckor, dock inte beträffande småbåttrafiken (RP 107/1995 rd, FvUB 5/1995, RSv 96/1995 rd).

Olyckor i sjötrafiken hade tidigare, med stöd av de ändringar som 1967 fogades till 1939 års sjölag (167/1939), undersökts av utredningskommissioner som tillsattes av handels- och industriministeriet och senare av

trafikministeriet. Bestämmelsen togs som sådan in i 18 kap. 15 § i den nya sjölagen (674/1994). Utredningskommissioner tillsattes i synnerhet i sådana fall som senare skulle ha ansetts vara storolyckor. Utredningar av olyckor i sjötrafiken övergick den 1 mars 1997 (97/1997) på Centralen för undersökning av olyckor. Till förordningen om undersökning av olyckor fogades ett nytt 6 a kap. om undersökning av sjötrafikolyckor. Befogenheten att tillsätta undersökningskommissioner för undersökning av tillbud till storolyckor överfördes samtidigt från justitieministeriet till Centralen för undersökning av olyckor.

Bestämmelserna om utredning av militära luftfartsolyckor finns numera i 7 kap. i statsrådets förordning om militär luftfart (1243/2005). Enligt ingressen har förordningen utfärdats med stöd av den gamla luftfartslagen (1242/2005) och lagen om undersökning av olyckor. Genom den upphävdes den tidigare förordningen om militär luftfart (387/1996). Statsrådets förordning är fortfarande i kraft med stöd av övergångsbestämmelserna i den nya luftfartslagen (1194/2009, luftfartslagen). Undersökning av militära luftfartsolyckor har ordnats separat från de allmänna säkerhetsutredningarna. För sådana utredningar tillsätter myndighetsenheten för militär luftfart (militära luftfartsmyndigheten) årligen en undersökningskommission för militära luftfartsolyckor. Dessutom tillsätter försvarsministeriet för tre år i sänder en granskningskommission för olyckor vid militär luftfart.

I samband med behandlingen av den nu gällande lagen om undersökning av olyckor tog riksdagens trafikutskott och förvaltningsutskott också ställning till utredningarna av vägtrafikolyckor. Trafikolyckor som har lett till döden har utifrån frivilliga insatser och avtalsarrangemang sedan år 1968 utretts som en del av trafiksäkerhetsarbetet. På grund av det stora antalet har det dock inte ansetts ändamålsenligt att de, fränsett stora olyckor, skulle omfattas av lagen om undersökning av olyckor. Beträffande väg- och terrängtrafikolyckor har senare stiftats en separat lag om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001), som trädde i kraft den

1 oktober 2001. Trafikförsäkringscentralen svarar för utredning av dessa olyckor.

Sedan 1997 har Centralen för undersökning av olyckor haft till uppgift att för att öka den allmänna säkerheten och förebygga olyckor undersöka storolyckor och tillbud till sådana oberoende av olyckornas art samt att undersöka de olyckor i flyg-, spårvägs- och sjötrafiken som närmare definieras i förordningen om undersökning av olyckor. I lagen om undersökning av olyckor finns bestämmelser om undersökningsmyndigheterna, om hur undersökningar ska genomföras, om befogenheterna och om undersökningsrapporterna. När det gäller utredning av olyckor beträffande olika trafikslag finns även internationella fördrag och EU-lagstiftning.

I Jokela i Tusby inträffade den 7 november 2007 en skjutning, där en gymnasist dödade åtta personer och sig själv. Fallet fick en omfattande samhällelig betydelse. Eftersom det i fallet Jokela inte var fråga om en olycka utan om en brottslig gärning, kunde någon undersökningskommission inte tillsättas med stöd av lagen om undersökning av olyckor. Därför föreslogs en särskild lag om undersökning kring de händelser i Jokela skolcenter som ledde till dödsfall (RP 51/2008 rd). Medan lagförslaget behandlades i riksdagen inträffade den 23 september 2008 en skolskjutning i Kauhajoki, där en elev sköt tio människor och sig själv. Lagens rubrik ändrades till lag om undersökning kring vissa händelser som ledde till dödsfall (662/2008) och lagen begränsades till att gälla undersökning av dessa två fall. Statsrådet tillsatte en egen undersökningskommission för vartdera fallet. Undersökningskommissionerna arbetade i anslutning till justitieministeriet och de har överlämnat sina undersökningsrapporter om händelserna till ministeriet (justitieministeriets publikationer 2009:2 och justitieministeriets utredningar och anvisningar 11/2010).

Utredning av olyckor i praktiken

*Olyckor och tillbud som har undersökts av Centralen för undersökning av olyckor*

Centralen för undersökning av olyckor undersöker årligen ca 70 olyckor eller tillbud.

Antalet har under flera år varit så gott som oförändrat. Sedan 2006 har antalet undersökningar av allvarliga olyckor vuxit genom det ökade antalet utredningar av plankorsningsolyckor med dödlig utgång. Ökningen beror på skyldigheten att undersöka sådana fall som järnvägsolyckor. Detta är en följd av järnvägsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg).

Stora olyckor undersöktes senast år 2004 av Centralen för undersökning av olyckor. Då undersöktes en kollision i Konginkangas mellan en buss och en långtradare samt de finska myndigheternas verksamhet efter tsunamin i Fjärran Östern.

Praxis vid centralens undersökningar av olyckor har ändrats. När det gäller mindre olyckor och tillbud gör man oftare än förr en preliminär undersökning, en s.k. D-utredning. Den är mindre omfattande och rapporten är kortare än de fullständiga undersökningsrapporter som görs i allvarligare fall.

Statistik över fall som har undersökts åren 2005—2009

Utredningens nivå	A	B	C	D	S	Totalt
2009	-	19	11	34	2	66
2008	-	13	19	37	1	70
2007	-	10	19	39	2	70
2006	-	7	18	35	1	61
2005	-	11	23	32	2	68
Totalt	-	60	90	117	8	335

*Förklaring till nivåerna: A: stor olycka, B: olycka eller tillbud till stor olycka, C: tillbud, skada och mindre olycka, D: annan händelse, S: säkerhetsutredning, temautredning.*

Utöver utredningarna av enskilda olyckor och tillbud har centralen gjort s.k. säkerhetsutredningar och temautredningar. Utredningar har gjorts med anledning av flera olyckor av liknande slag och avsikten har varit att klarlägga om det finns upprepade orsaker och

drag i olyckorna som påminner om varandra. Som temautredningar har utretts bl.a. bussbränder åren 2000 och 2001, eldsvådor med dödlig utgång, tak som rasade vårvintern 2006, säkerheten i passagerarfartygstrafiken inrikes, lotsverksamheten, tillbud i sjöradio- och flygtrafiken, orsaker till och förekomst av trötthet i arbete på kommandobryggor samt plankorsningsolyckor.

Det internationella utredningssamarbetet har ökat under de senaste åren. Centralen för undersökning av olyckor har samarbetat med flera stater i utredningar av olyckor i sjö- och flygtrafiken. De största internationella utredningarna har gällt passagerarfärjan Estonias förlisning och Copterlines helikopterolycka. Finland har tillsammans med Estland och Sverige deltagit i en internationell haverikommission, som undersökte den estniska passagerarfärjan Estonias förlisning på Östersjön år 1994. Copterlines helikopterolycka år 2005 över Finska viken inträffade i Estland. Finland deltog dock i stor omfattning i utredningen i enlighet med de internationella överenskommelserna.

*Andra myndigheter och enskilda organisationer som genomför utredningar*

En och samma händelse kan bli föremål för utredning inte bara enligt lagen om undersökning av olyckor utan också på annat sätt. Om man i huvudsak undantar utredning av militära luftfartsolyckor och väg- och terrängtrafikolyckor, kan en utredning också ske parallellt med den som Centralen för undersökning av olyckor genomför.

*Militär luftfart.* Undersökning av militära luftfartsolyckor ska enligt statsrådets förordning om militär luftfart genomföras av undersökningskommissionen för militära luftfartsolyckor. Kommissionen tillsätts av försvarsmaktens militära luftfartsmyndighet. Olyckor och olyckstillbud som inträffat samt skador som uppstått enbart vid militär luftfart undersöks i syfte att utreda orsakerna, öka säkerheten och förebygga olyckor. Över utredningen sammanställs en rapport. När utredningen genomförs och rapporten utarbetas iakttas i tillämpliga delar lagen om undersökning av olyckor. Försvarsministeriet tillsätter för tre år i sänder en granskningskom-

mission för olyckor vid militär luftfart. Den militära luftfartsmyndigheten ska för utlåtan- de tillställa kommissionen utredningsmate- rialet och en rapport om vidtagna åtgärder. Mindre tillbud och avvikande händelser i mi- litär luftfart kan dessutom undersökas med stöd av 128 § i luftfartslagen.

*Polisen* utför förundersökning och polisun- dersökning. Vid förundersökning av brott ut- reder polisen om det har skett ett brott, under vilka omständigheter det har skett och vem saken gäller. Vid förundersökning utreds också skador och vinning av brottet och vilka krav målsägandena har. Förundersökning ska göras utan onödigt dröjsmål. Polisen utser en undersökningsledare för varje brott som un- dersöks. Undersökningsledaren svarar för att undersökningen framskrider.

Polisen ska vid misstanke om brott under- rätta åklagaren om ett ärende som kommit till polisen för undersökning. Anmälan görs dock inte om saken är enkel, så som t.ex. snatteri, lindrig misshandel eller äventyrande av trafiksäkerheten. Bestämmelserna om för- undersökning finns i förundersökningslagen (449/1987).

Med polisundersökning avses andra under- sökningar av polisen än förundersökning av brott. De vanligaste slagen av polisundersök- ningar är utredande av dödsorsak, utredning av försvinnanden, undersökning av arbets- olycksfall med stöd av olycksfallsförsäk- ringslagen (608/1948), asylutredning med stöd av utlänningslagen (301/2004), un- dersökning av älgolyckor i vägtrafiken och ut- redning för beslut om näringsförbud. Be- stämmelserna om polisundersökning finns i polislagen (493/1995).

*Undersökning av väg- och terrängtrafik- olyckor* regleras i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. För un- dersökningarna finns en av kommunikationsmi- nisteriet tillsatt delegation för undersökning av trafikolyckor. Den har tillsatt 20 regionalt verksamma permanenta undersökningskom- missioner för trafikolyckor. Kommissioner- nas distrikt följer landskapsgränserna. Kom- missionerna har 240 experter inom olika om- råden, vilkas uppgift är att undersöka väg- och terrängtrafikolyckor som inträffat inom respektive distrikt. Trafikförsäkringscentra- len svarar för upprätthållandet av undersök-

ning av trafikolyckor, för användningen av resultaten och för informationstjänsten. De- legationen och undersökningskommissioner- na är verksamma i anslutning till Trafikför- säkringscentralen.

Undersökningskommissionerna för trafik- olyckor ska utreda olyckornas förlopp, risk- faktorer, följder och omständigheter i syfte att klarlägga orsakerna till trafikolyckorna samt göra behövliga framställningar om tra- fiksäkerhetsåtgärder. Det faktamaterial som samlats i undersökningarna används för tra- fiksäkerhetsarbetet. Det ankommer inte på undersökningskommissionerna att utreda skuldfrågor vid olyckor.

Nuförtiden utreder undersökningskommis- sionerna alla vägtrafikolyckor med dödlig utgång samt även andra olyckor med lindrig- are följder. Årligen undersöker de samman- lagt ca 450 olyckor.

*Trafiksäkerhetsverket* kan med stöd av luft- fartslagen och järnvägslagen (555/2006) un- dersöka olyckor, tillbud eller mindre avvikel- ser. Enligt 128 § i luftfartslagen ska Trafik- säkerhetsverket undersöka andra med luftfart förknippade tillbud och händelser än de som Centralen för undersökning av olyckor utre- der, om undersökningen är nödvändig för att främja flygsäkerheten. En motsvarande be- stämmelse om undersökningar finns i 50 § 3 mom. i järnvägslagen.

*Strålsäkerhetscentralen.* Syftet med de ut- redningar som Strålsäkerhetscentralen gör är att undersöka om bestämmelserna i kärn- energilagen (990/1987) har följts vid an- vändningen av kärnenergi och strålskyddsla- gen (592/1991) vid användningen av strål- ning liksom även de föreskrifter som utfär- dats med stöd av dem samt om verksamheten också i övrigt har ordnats på ett riktigt sätt. Strålsäkerhetscentralens utredningar kom- pletterar övrig tillsyn över kärnanläggningar och strålning. De som använder kärnenergi eller strålning är skyldiga att enligt Strålsä- kerhetscentralens anvisningar rapportera oli- ka slags avvikande händelser till centralen. Grunderna för när en utredning ska inledas finns i Strålsäkerhetscentralens kvalitets- handbok, enligt vilken beslut fattas om inle- dande av utredning och om en undersök- ningsgrupp. Utredningen genomförs av en ut- redningsgrupp som utses separat för varje en-



skilt fall. Med anledning av utredningen ges vid behov säkerhetsrekommendationer för att utveckla verksamheten.

*Säkerhetsteknikcentralen* (Tukes) är i Finland en tillsynsmyndighet som övervakar teknisk säkerhet och pålitlighet. Som en del av tillsynen samlar Tukes uppgifter om olyckor som inträffat inom dess verksamhetsområde. Bestämmelserna om utredning av olyckorna finns i lagstiftningen för respektive område som Tukes övervakar, t.ex. i elsäkerhetslagen (410/1996), lagen om tryckbärande anordningar (869/1999), förordningen om explosiva varor (473/1993) och flytgasförordningen (711/1993). Information om olyckor får Tukes i huvudsak av andra myndigheter och företag i branschen. Tukes tillsätter en utredningsgrupp separat för varje enskilt fall.

*Arbetarskyddsmyndigheternas* skyldighet att utreda olycksfall i arbetet grundar sig på lagen om tillsynen över arbetarskyddet (44/2006). När arbetarskyddsmyndigheten har fått kännedom om en olycka som har lett till sådan svår skada som avses i 38 § i lagen om olycksfallsförsäkring eller som har haft dödlig utgång, ska utredning av olycksfallet förrättas i brådskande ordning. Arbetarskyddsmyndigheterna undersöker i allmänhet inte olyckor på vägen till och från arbetet. Anmälningar om olycksfall i arbetet kommer vanligen från arbetsgivaren, polisen eller nödcentralen. Enligt arbetarskyddslagen ska man i en utredning klarlägga händelseförloppet och orsakerna till arbetsolyckan samt möjligheterna att förhindra att liknande händelser upprepas. Arbetarskyddsinspektörerna undersöker årligen ca 800 arbetsolycksfall och 50 fall av yrkessjukdom. Utredningen av olyckor innebär tillsynsverksamhet där man också utreder om lagstiftningen och andra arbetarskyddsbestämmelser som gäller på arbetsplatsen har följts.

*Olycksfallsförsäkringsanstalternas förbund*. De utredningar som Olycksfallsförsäkringsanstalternas förbund utför bygger på ett avtal från 1986 mellan arbetsmarknadsorganisationerna. Utredningarna omfattar olycksfall med dödlig utgång som har inträffat i Finland i arbete eller därmed jämförbara förhållanden där den omkomna omfattas av lagstadgad olycksfallsförsäkring. Dödsfall till

följd av sjukdomsfall eller våld eller i trafiken omfattas inte av utredningarna. Utredningen av olycksfall har utvidgats från arbetstagare (s.k. TOT-utredning) till att också gälla företagare (s.k. YTOT-utredning). Utredningsgrupperna tillsätts av Olycksfallsförsäkringsanstalternas förbund, som också står för kostnaderna. Syftet med utredningarna är att förebygga olycksfall i arbetet. Över utredningarna sammanställs en offentlig utredningsrapport, som dock inte innehåller uppgifter om dem som har varit inblandade i olycksfallet.

*Räddningslagen* (468/2003). Enligt 87 § ska den lokala räddningsmyndigheten bedöma och vid behov också undersöka orsaken till en eldsvåda. Om det finns skäl att misstänka att en eldsvåda eller någon annan olycka har orsakats uppsåtligen eller av oaktsamhet, ska räddningsmyndigheten anmäla saken till polisen. Om räddningsmyndigheten inte vid sin bedömning av orsakerna till eldsvådan har orsak att misstänka uppsåt, inleder polisen vanligen inte utan särskild anledning någon sådan egen utredning av orsaken till branden som kan leda till brottsutredning. Inrikesministeriet kan bestämma att en särskild utredning ska verkställas av en eldsvåda eller någon annan olycka. Den lokala räddningsmyndigheten eller den som har utsetts att genomföra utredningen har rätt att få tillträde till olycksplatsen, att få för utredningen nödvändiga handlingar av företrädaren för olycksplatsen och att få uppgifter av räddningsmyndigheterna samt att ta prover på olycksplatsen.

## 1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen utomlands och i EU

Den internationella utvecklingen

Internationellt har utredning av olyckor i syfte att öka säkerheten främst gällt olika transport- och trafikslag. Utredningarna och utredningsorganisationerna har utformats enligt verksamhetens art till att gälla utredning av olyckor som drabbar flygtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och i vissa fall även olje- eller gasledning. Sådana utredningsorganisatio-

ner som ska utreda olyckor inom flera olika trafikslag, och för en del även utredning av andra olyckor, finns vid sidan av Finland i Sverige, Norge, Danmark, Förenta staterna, Kanada, Nya Zeeland, Nederländerna, Australien och Japan.

Internationellt sett har tillsynsmyndigheten inom respektive område ofta ansvar för utredningsorganisationerna eller så är organisationerna knutna till myndigheten. Att utredningsorganisationerna bör vara oberoende av tillsynsmyndigheterna har understrukits, dock särskilt under de senaste 15—20 åren. I den nyaste EU-lagstiftningen förutsätts att säkerhetsutredningsorganisationerna inom luftfart, sjöfart och järnvägstrafik funktionellt är oberoende av tillsynsmyndigheterna.

Säkerhetsutredningarna inom olika trafikslag koncentrerades från början endast till utredning av tekniska frågor. Småningom har man också börjat fästa uppmärksamhet vid följderna av s.k. mänskliga faktorer och från decennieskiftet 1980—1990 även vid organisatoriska faktorer, system, säkerhetskultur och ledarskap. Likaså har olika fenomen som påverkar säkerheten, så som trötthet, allt oftare blivit föremål för utredning. Internationellt har man försökt förenhetliga utredningarna genom att utveckla enhetliga utredningsmetoder och fästa uppmärksamhet vid hur utredningarna genomförs och inte endast vid vad som undersöks.

De internationella förpliktelser som gäller säkerhetsutredningar har utvecklats från att ha haft karaktären av rekommendationer till allt mer bindande bestämmelser. Genom internationella fördrag och andra förpliktelser försöker man allt mer standardisera och harmonisera utredningarna och nå ett fastare samarbete på internationell och regional nivå. Allt större uppmärksamhet fästs också vid utredningarnas kvalitet och trovärdighet. Man försöker förtydliga gränsdragningen mellan säkerhetsutredningar och rättslig undersökning som utförs av polisen eller andra förundersökningsmyndigheter. Uppmärksamhet fästs allt mer även vid tillgången till upplysningar som behövs i utredningarna och hur de används samt vid större sekretess och skydd av upplysningarna än förr. Enligt internationella fördrag och EU-lagstiftningen har möjligheten att använda upplysningar

som har erhållits vid säkerhetsutredningar allt tydligare begränsats enbart till syften som förbättrar utredningarna och säkerheten.

Centrala utvecklingsfrågor i framtiden är inbördes och regionalt samarbete mellan utredningsorganisationerna, kvalitetssäkring av utredningar, bedömning av ekonomiska resurser samt bättre uppföljning av att rekommendationer följs. Centrala frågor är även utredarnas utbildning och kompetens samt olycksoffrens och deras närståendes ställning och rättigheter.

## Fördrag

Systematisk olycksutredning har tidigast funnits inom luftfarten. De första internationella direktiven togs år 1951 in i Internationella organisationen för civil luftfart ICAO:s internationella konvention 1944 om civil luftfart (FördrS 11/1949, den s.k. Chicago-konventionen), bilaga 13 (engl. Annex 13). Den har senare ändrats flera gånger. Den senaste ändringen träder i kraft internationellt den 18 november 2010.

Enligt bestämmelserna i bilagan är en fördragsslutande stat alltid skyldig att utreda sådana i bilagan definierade olyckor eller allvarliga tillbud som har inträffat inom dess territorium. Bilagan innehåller bestämmelser om utrednings- och anmälningsplikt, utredning, internationellt samarbete och internationella förpliktelser samt om utredningsrapporter. Bestämmelserna är till sin natur internationella standarder och rekommendationer. Finland har år 2002 gjort en reservation till bestämmelserna i bilagan som gäller sekretess (5.12).

När en olycka har inträffat har enligt bilagan den stat där luftfarkosten är registrerad, där den opererar, där den planerats eller där den tillverkats rätt att utse en befullmäktigad representant (engl. accredited representative). Representanten och dennes biträden har en relativt omfattande rätt att delta i utredningen, bl.a. att få tillträde till olycksplatsen, undersöka vraket, få utredningsmaterial, delta i olika skeden av utredningen och att få utkastet till rapport. Representanten är skyldig att för egen del överlämna material för utred-

ningen. En liknande, fastän mer begränsad rätt kan också andra stater ha, bl.a. de vars medborgare har omkommit i olyckan.

Med stöd av internationella överenskommelser har staten redan länge varit skyldig att utreda sjöolyckor och tillbud som har drabbat fartyg som seglar under dess flagg. Den internationella konventionen av år 1948 för betryggande av människoliv till sjöss (FördrS 24/1953) innehöll en bestämmelse, enligt vilken flaggstaten var skyldig att genomföra en utredning av fartyg som seglade under dess flagg, om en sådan utredning kunde hjälpa att identifiera i bestämmelserna avsedda faktorer som har bidragit till händelsen. Denna bestämmelse togs också in i 1960 års konvention (FördrS 33/1965), som ersatte 1948 års konvention, och ytterligare i 1974 års konvention (FördrS 11/1981, SOLAS-konventionen), som ersatte 1960 års konvention. En likadan bestämmelse fanns också i artikel 23 i 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968).

Den internationella konventionen av år 1973 om förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983, MARPOL 73/78-konventionen) innehåller en bestämmelse om undersökning av olyckor (artikel 12). Enligt den förbinder sig parterna att verkställa en undersökning av varje olycka som drabbar något av dess fartyg, på vilket reglerna äger tillämpning, om en sådan olycka medfört en allvarlig skadlig effekt på den marina miljön. De fördragsslutande parterna förbinder sig också att underrätta Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om resultaten av en sådan utredning, när de finner att sådan information kan vara av betydelse för bedömning av vilka ändringar i konventionen som kan vara önskvärda.

Företräda nationernas havsrättskonvention av år 1982 (FördrS 50/1996, havsrättskonventionen) har i artikel 94(7) en bestämmelse om flaggstatens skyldighet att utreda olyckor eller tillbud på öppna havet. Artikeln förpliktar varje stat att låta en eller flera sakkunniga personer utreda varje sjöolycka eller navigeringsincident på det fria havet som ett fartyg som för dess flagg är inblandat i och som förorsakar förlust av människoliv eller allvarlig skada på medborgare i en annan stat eller allvarlig skada på fartyg eller anläggningar

tillhörande en annan stat eller på den marina miljön. Flaggstaten och den andra staten ska samarbeta vid alla utredningar som görs av denna andra stat om varje sådan sjöolycka eller navigeringsincident. Enligt artikel 2 i havsrättskonventionen omfattar de fördragsslutande staternas suveränitet i egenskap av kuststat rätten att utreda en olycka inom deras inre vatten eller territorialhav, om olyckan kan orsaka fara för människoliv eller miljön eller gäller kuststatens eftersöknings- och räddningsmyndigheter eller på något annat sätt påverkar kuststaten i fråga.

När det gäller sjöolyckor har IMO genom flera resolutioner försökt främja samarbetet i haveriutredningarna. Den första resolutionen år 1968 gällde medverkan i officiell utredning av sjöolyckor (A.173(ES.IV)). Den har följts bl.a. av en 1975 antagen resolution om verkställande av utredning (A.322(IX)) samt av år 1979 antagna resolutioner om informationsutbyte vid utredning (A.440(XI)) och om behovet av person- och materialresurser (A.442(XI)). År 1989 godkändes en resolution om samarbete i utredning av sjöolyckor (A.637(16)).

Utifrån de ovan nämnda resolutionerna och genom en utvidgning av dem godkändes år 1997 en resolution, A.849(20), med regler om utredning av sjöolyckor som bilaga. Den kompletterades 1999 med resolution A.884(21), som gällde utredning av mänskliga faktorer. De kompletterande reglerna om utredning av sjöolyckor är till sin rättsliga natur rekommendationer och är således inte folkrättsligt bindande för staterna.

IMO:s sjösäkerhetskommitté godkände den 16 maj 2008 genom resolution MSC.257(84) en ändring i kap. XI-1 i SOLAS-konventionens bilaga. Genom ändringen fogas till kap. XI-1, som gäller nödvändiga åtgärder för att förbättra säkerheten till sjöss, en ny regel 6 om utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Enligt regeln blir del I och II i koden avseende internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid olyckor och tillbud till sjöss (olycksutredningskoden), som godkänts genom sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.255(84), bindande för staterna och del III kvarstår som en rekommendation. Den nya olycksutredningskoden motsvarar i hög grad de rekommendationer som finns i den tidigare koden.

mendationsartade regler som gavs genom 1997 års resolution.

Ändringen i SOLAS-konventionens bilaga ansågs ha blivit godkänd den 1 januari 2010 med stöd av artikel VIII i konventionen. Ändringen har trätt i kraft internationellt den 1 januari 2010 för andra än de konventionsstater som har motsatt sig ändringen och som inte har dragit tillbaka sitt motstånd.

Finland meddelade genom en not den 30 juni 2009 till IMO:s generalsekreterare, som är deponent, att landet inte på grund av de nationella procedurbestämmelserna ännu kan godkänna ändringarna. Meddelandet gavs, eftersom ändringen ansågs innehålla bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och därför kräver samtycke av riksdagen. Dessutom meddelades i noten att Finland har för avsikt att ta tillbaka sitt motstånd och således godkänna ändringen när de nationella lagstiftningsåtgärder som är ett villkor för godkännandet har blivit klara.

Föreliggande proposition innehåller ett förslag till godkännande av ändringen i bilagan till SOLAS-konventionen och ett förslag till ikraftträdande av de bestämmelser i ändringen som hör till området för lagstiftningen. Innehållet i ändringen beskrivs närmare nedan i detaljmotiveringen (avsnitten 1 och 5.1).

#### Lagstiftningen i EU

År 1980 antog Europeiska gemenskapen rådets direktiv om framtida samarbete och ömsesidig hjälp mellan medlemsstater vid utredningar av luftfartsolyckor (80/1266/EEG). Detta direktiv ersattes 1994 med flyghaveridirektivet (94/56/EG). Bestämmelserna i direktivet motsvarar i huvudsak bestämmelserna i bilaga 13 till ICAO-konventionen. Direktivet uppställer dock några mer preciserade förpliktelser. Det kräver t.ex. att utredningen av flyghaverier genomförs av ett permanent organ som funktionellt är oberoende i synnerhet i förhållande till den nationella luftfartsmyndigheten. År 2003 gavs ytterligare ett direktiv om rapportering av händelser inom civil luftfart (2003/42/EG).

EU-kommissionen gav i slutet av oktober 2009 ett förslag till förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart (KOM(2009) 611 slutlig,

29.10.2009), som ska ersätta direktivet. Enighet om förordningsförslaget nåddes i juni 2010 vid den s.k. första läsningen och ett slutligt godkännande förväntas under hösten 2010. Syftet med förordningsförslaget är att uppdatera bestämmelserna om säkerhetsutredningar inom luftfarten, att förbättra och förenhetliga utredningarna av olyckor, att tillförsäkra större oberoende för utredningarna samt att bättre skydda upplysningar som har erhållits i en utredning och de personer av vilka upplysningarna erhålls vid en utredning. Avsikten är att försöka klarlägga EU-organens och de nationella organens roller och att förbättra genomförandet av rekommendationerna. Dessutom försöker man förbättra rättigheterna för olycksoffren och deras familjer. Avsikten är också att det nuvarande inofficiella samarbetet mellan de myndigheter i olika stater som genomför säkerhetsutredningar ska omvandlas till ett europeiskt nätverk. En skrivelse (U 86/2009 rd) har överlämnats till riksdagen med anledning av förslaget till förordning.

Olyckor i spårvägstrafiken regleras i kap. 5 i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Genomförandet av direktivet har krävt direkta ändringar i lagen om undersökning av olyckor. På samma sätt som flyghaveridirektivet förutsätter järnvägssäkerhetsdirektivet att utredningsorganet är funktionellt och i fråga om rättslig struktur och beslutsfattande oberoende av infrastrukturförvaltare och andra parter vilkas intresse kan komma i konflikt med utredningsorganets uppdrag.

När det gäller säkerhetsutredningar vid sjöolyckor är EU-lagstiftningen rätt ny. Artikel 12 i rådets direktiv om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (1999/35/EG) förutsatte att medlemsstaterna i sina egna rättsordningar definierade i vilken mån de och andra stater kan delta och samarbeta i utredning av olyckor som drabbat ett ro-ro-fartyg eller höghastighetsfartyg. Den stat inom vars territorialvatten olyckan inträffade eller vars hamn fartyget senast hade besökt skulle inleda en utredning.

Dessutom föreskrivs i artikel 11 i direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenska-

pen (2002/59/EG) att medlemsstaterna ska följa bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss och utredningsresultaten ska publiceras så snabbt som möjligt.

Sjöolycksdirektivet (2009/18/EG), som gäller utredning av sjöolyckor, antogs den 23 april 2009. Medlemsstaterna ska genomföra direktivet senast den 17 juni 2011. I direktivet förutsätts på samma sätt som i luftfartsdirektivet och i järnvägsdirektivet att utredningsorganet är oberoende. Avsikten är att sjöolycksdirektivet ska genomföras med den lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser som ingår i föreliggande proposition. Innehållet i direktivet beskrivs närmare i avsnitt 1 i detaljmotiveringen, i detaljmotiveringen till det första lagförslaget (avsnitt 2.1) och i avsnitt 5 som gäller behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordningen.

Direktiven om de olika trafikslagen har antagits vid olika tider och är olika beträffande omfattning och detaljer. Behörighets- och procedurbestämmelserna är dock liknande i direktiven. I samtliga direktiv förutsätts att en säkerhetsutredning hålls separat från eventuella andra utredningar, så som rättslig utredning som görs av en händelse, och att man inte i utredningen tar ställning till skuldfrågor eller skadeståndsskyldighet. Utredningsorganisationen ska vara självständig och oberoende i förhållande till tillsynsmyndigheten i fråga. Varje direktiv har något olika definitioner av de olyckor som medlemsstaterna alltid är tvungna att utreda. När det gäller andra fall prövas utredningsorganisationen om en utredning ska verkställas. Utredningsrapporterna måste vara offentliga. Inom luftfarten och spårtrafiken är den grundläggande principen att den stat där olyckan har inträffat utreder saken. I fråga om sjöfartsolyckor är det ofta både flaggstaten och den stat där olyckan inträffat som är skyldiga att utreda olyckan. Då är det möjligt, fastän inte önskvärt, att utredningen görs parallellt. Även inom annan trafik är det möjligt att staterna sinsemellan kommer överens om vilken av dem som har det huvudsakliga ansvaret för utredningen av en olycka eller ett tillbud.

I samtliga EU-länder finns en oberoende organisation för utredningar av såväl flygsom järnvägsolyckor. På grund av direktivet skapas som bäst i vissa medlemsländer en organisation för utredning av sjöolyckor. I de flesta medlemsländerna är organisationen separat för respektive trafikslag. I vissa medlemsländer, så som Nederländerna och de nordiska länderna, har organisationerna slagits ihop så att samma utredningsorgan undersöker olyckor beträffande olika transportslag och vanligen även andra olyckor.

### Sverige

Sveriges myndighet för utredning av olyckor, Statens haverikommission (SHK), inrättades 1978 för att utreda olyckor inom både civil och militär luftfart. Sedan 1990 har den till uppgift att undersöka alla allvarliga olyckor oberoende av om de sker på land, till havs eller i luften. Även tillbud som kunde ha lett till allvarliga olyckor kan undersökas.

Bestämmelserna finns i lag (1990:712) och förordning (1990:717) om undersökning av olyckor. Dessutom finns en förordning (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission. Personalen vid Statens haverikommission uppgår till ca 20. Som hjälp vid utredningar anlitas dessutom utomstående konsulter som experter. Organisationen är uppdelad på två utredningsavdelningar. Till den ena hör sjöfart, spårtrafik, andra olyckor och räddningstjänst och till den andra hör luftfart, militära olyckor och räddningstjänst. Verket leds av en generaldirektör och vid sidan av utredningspersonalen finns det administrativ personal. Statens haverikommission hör till försvarsdepartementets förvaltningsområde.

Enligt Sveriges lagstiftning om undersökning av olyckor ska utredningarna göras för att förbättra säkerheten och inte för att ta ställning till skuldfrågor eller skadeståndsskyldighet. Årligen undersöks ca 60 olyckor, av vilka största delen är flygolyckor. Internationellt sett är Statens haverikommission den enda utredningsorganisation som också ska undersöka alla militära olyckor, inklusive militära luftfartsolyckor.

## Storbritannien

I Storbritannien finns det separata organisationer för utredning av flyg-, sjö- och järnvägsolyckor. Även om dessa tre utredningsorganisationer är separata, samarbetar de sinsemellan.

Organisationen för olyckor i luftfart (Air Accident Investigation Branch, AAIB) hör under trafikministeriet. Den har till uppgift att utreda alla olyckor och allvarliga tillbud i civil luftfart. Utredningarna görs med tanke på säkerheten utan att ta ställning till skuld eller skadeståndsskyldighet. Organisationen för utredning av sjöolyckor (Marine Accident Investigation Branch, MAIB) undersöker alla sjöolyckor över allt i världen som drabbar fartyg som seglar under brittisk flagg samt även olyckor som inom brittiskt territorialvatten drabbar andra fartyg. MAIB lyder under trafikministeriet som en separat organisation. Organisationen för utredning av järnvägsolyckor (Railway Accident Investigation Branch, RAIB) är en oberoende myndighet för utredning av järnvägsolyckor. Den undersöker olyckor och tillbud som har inträffat på brittiska järnvägar och syftet är att förbättra säkerheten.

## Förenta staterna

Förenta staternas myndighet för utredning av olyckor, National Transportation Safety Board (NTSB) inledde sin verksamhet 1967. Den är en oberoende förbundsstatsmyndighet, som rapporterar sin verksamhet direkt till Förenta staternas kongress. NTSB har till uppgift att utreda alla luftfartsolyckor, olyckor inom andra trafik- och transportslag, dvs. järnväg, landsväg och sjötrafik, och dessutom betydande olyckor som har samband med olje- och gasledning. NTSB har en direktion bestående av fem personer, vars ordförande är chef för hela organisationen.

NTSB utreder alla flygolyckor, selektivt olyckor som inträffat på huvudvägarna, spårtrafikolyckor där ett passagerartåg har varit inblandat eller ett annat tåg har varit inblandat och olyckan har lett till person- eller betydande materiella skador, de allvarligaste sjöolyckorna och sjöolyckor där ett statligt fartyg är inblandat, ledningsolyckor med

dödlig utgång eller om skadorna har varit omfattande, utsläpp av farliga ämnen oberoende av transportslag samt selektivt transportolyckor där det är fråga om återkommande problem i branschen.

Vid sidan av utredningarna av olyckor ordnar NTSB utbildning och svarar för förbundsstatens register över olyckor i civil luftfart samt genomför säkerhetsutredningar i säkerhetsfrågor som gäller nationellt betydelsefulla transportbranscher. NTSB har också varit modell för olycksutredningsorganisationer i många andra länder. Sedan den inrättades har den undersökt ca 124 000 flygolyckor och mer än 10 000 andra olyckor.

### 1.3 Bedömning av nuläget

Lagen och förordningen om undersökning av olyckor har varit i kraft i 24 år. Lagstiftningen är fortfarande i huvudsak fungerande och användbar. Den harmonierar också i stort sett med de internationella fördragen om utredning av olyckor.

En modernisering av lagstiftningen behövs framförallt av skäl som beror på grundlagen. Till följd av grundrättighets- och grundlagsreformerna måste innehållet och skrivsättet i lagstiftningens bestämmelser om befogenheter preciseras. Grundlagen kräver även att förhållandet mellan lag och förordning bedöms.

En reform av lagstiftningen om utredning av olyckor behövs dessutom i synnerhet för att genomföra det nya sjöolycksdirektivet. Direktivet förutsätter att lagstiftningen preciseras särskilt när det gäller utredarnas befogenheter och det internationella tillämpningsområdet. Lagen bör ändras också till följd av ändringar i den nationella lagstiftningen och av praxis vid utredningar.

Även den allmänna förvaltningslagstiftningen har reformerats efter att lagen om undersökning av olyckor trädde i kraft. Särskilt betydelsefullt är förhållandet mellan lagen om undersökning av olyckor och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999, offentlighetslagen).

Bestämmelserna om undersökning av olyckor inom militär luftfart finns för närvarande i en förordning av statsrådet, som fortfarande är i kraft med stöd av en övergångs-

bestämmelse i den nya luftfartslagen. Grundlagen kräver dock bestämmelser på lagnivå också när det gäller dessa utredningar. Utredningarna av militära luftfartsolyckor görs i hög grad med iakttagande av bestämmelserna i lagen och förordningen om undersökning av olyckor. Sättet att organisera utredningarna avviker från de allmänna utredningarna av olyckor och har konstaterats vara fungerande inom militär luftfart.

## **2 Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Målsättningen för reformen är att lagstiftningen om utredning av olyckor ska harmonisera med grundlagen. Avsikten är också att se till att bestämmelserna om behövliga befogenheter, om utredningsmyndigheterna och om förfarandena vid utredningar är tidsenliga och i fråga om exakthet motsvarar EU-lagstiftningen och de internationella förpliktelser som binder Finland. Enligt förslaget ska bestämmelserna i lagen om säkerhetsutredningar i huvudsak tillämpas också vid säkerhetsutredningar som gäller militära luftfartsolyckor. Bestämmelserna ska finnas på lagnivå.

Genom lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ska dessutom det nya sjöolycksdirektivets bestämmelser om utredning av sjöolyckor genomföras.

Syftet med ändringen av SOLAS-konventionen är att minska antalet sjöolyckor genom att del I och II i IMO-koden blir bindande för konventionsstaterna. Bestämmelserna i koden förpliktar konventionsstaterna till samarbete vid utredning av sjöolyckor och uppställer gemensamma regler för utredning av sjöolyckor.

### **2.2 Alternativa lösningar**

I propositionen föreslås en ny lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Det är inte ändamålsenligt att ändra den gällande lagen, särskilt med beaktande av de ändringsbehov som följer av EU-

lagstiftningen. Betydelsefulla preciseringar behövs också på grund av den nya grundlagen. Bestämmelser som tidigare har funnits i förordning lyfts enligt förslaget i betydande omfattning upp på lagnivå.

Det föreslås också att bestämmelser om utredning av s.k. exceptionella händelser tas in i lagen. Det är fråga om utredning av sådana händelser som inte är olyckor. Sådana händelser kan ha orsakats t.ex. genom brottslig gärning. Vid beredningen av lagen övervägdes en separat lag om utredning av exceptionella händelser. I beredningen beslöt man dock ta in bestämmelserna i den allmänna lagen om säkerhetsutredningar, eftersom procedurbestämmelserna även beträffande sådana utredningar i hög grad motsvarar de bestämmelser som föreslås för utredning av olyckor. För utredning av exceptionella händelser behövs endast några bestämmelser om extra befogenheter, vilka ingår i lagförslaget 5 kap. I samband med behandlingen av lagförslaget angående skjutningarna i Jokela och Kauhajoki anförde grundlagsutskottet och förvaltningsutskottet att man borde överväga om tillämpningsområdet för den allmänna lagen om undersökning av olyckor kunde utsträckas till att vid sidan av olyckor också gälla andra motsvarande exceptionella händelser (GrUU 19/2008 rd och FvUB 13/2008 rd).

Under beredningen framfördes också som ett alternativ att sådana utredningskommisioner som tillsätts för utredning av exceptionella händelser skulle arbeta i anslutning till statsrådets kansli i stället för justitieministeriet. Enligt propositionen ska sådana utredningar dock göras av utredningskommisioner i anslutning till justitieministeriet, av orsaker som främst gäller hur utredningarna ordnas i praktiken. Att en utredningskommision arbetar i anslutning till justitieministeriet innebär ett tillräckligt oberoende i förhållande till Olycksutredningscentralen.

### **2.3 De viktigaste förslagen**

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser samt en lag om utredning av militära luftfartsolyckor. Dessutom föreslås

ändringar i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet samt vissa tekniska ändringar i luftfartslagen, sjölagen, järnvägslagen och lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng.

I bakgrunden till förslaget till lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns i synnerhet direktiven om utredning av olyckor som gäller olika transportslag. I lagförslaget bestäms i vilka situationer en säkerhetsutredning ska göras. Skyldigheten att genomföra utredningar bygger på internationella fördrag som binder Finland och på EU-lagstiftningen. I lagen föreslås uttömmande bestämmelser om utredningsorganisationen, utredarnas befogenheter, internationellt samarbete vid utredningar och om sammanställning av utredningsrapporter.

Några betydelsefulla ändringar i verksamheten vid Centralen för undersökning av olyckor föreslås inte. Preciseringar av bestämmelserna om utredningsorganisationen föreslås dock. Bestämmelserna om ställningen för utredare och experter som anlitas i en utredning och om medlemskap i utredningskommissioner preciseras. På samma sätt som nu ska också utomstående experter kunna anlitas som utredare i en utredningskommission. Befogenheterna för dem som medverkar i en utredning föreslås förbli så gott som oförändrade, men bestämmelserna preciseras på det sätt som grundlagen kräver. En nyhet är att det ska bli möjligt att i en utredning få sådana identifieringsuppgifter om telekommunikation som är nödvändiga. En säkerhetsutredning ska avslutas med att en utredningsrapport överlämnas. Hur säkerhetsrekommendationerna i utredningsrapporterna följs ska noggrannare än hittills följas och skyldigheten att rapportera om hur rekommendationerna verkställs ska bli tydligare.

Vid sidan av bestämmelserna om utredning av olyckor och tillbud ska lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser också innehålla bestämmelser om möjligheten att utreda andra allvarliga händelser vilka inte är olyckor (lagens 5 kap.). För sådana händelser ska statsrådet tillsätta en utredningskommission, som ska arbeta självständigt och oberoende.

Propositionen innehåller också ett förslag till lag om utredning av militära luftfarts-

olyckor. Den ska innehålla bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud som endast gäller militär luftfart. Flygvapnets militära luftfartsmyndighet ska svara för utredningarna och kunna tillsätta en utredningskommission. En utredningskommission ska kunna tillsättas årligen eller för enskilda utredningar. Beträffande de befogenheter som behövs i utredningarna och hur utredningarna ordnas i praktiken ska den föreslagna lagen om säkerhetsutredningar i huvudsak iakttas. Som ett särdrag för den militära luftfarten kvarstår fortfarande granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor, som har till uppgift att i egenskap av självständigt organ i förhållande till utredningsmyndigheten ge den militära luftfartsmyndigheten ett utlåtande om orsakerna till en olycka och om de igångsatta åtgärdernas tillräcklighet.

I propositionen föreslås dessutom att riksdagen ska godkänna ändringen av SOLAS-konventionen samt del I och II i olycksutredningskoden, till den del de hör till Finlands behörighet. Propositionen innehåller också ett förslag till lag om sättande i kraft av ändringen och koden.

### 3 Propositionens konsekvenser

#### 3.1 Ekonomiska konsekvenser

Enligt gällande lagstiftning svarar Centralen för undersökning av olyckor för säkerhetsutredningarna. Centralen hör till justitieministeriets förvaltningsområde. Den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser medför inte några omfattande förändringar i myndighetens verksamhet eller av kostnaderna för verksamheten. Det föreslås inte sådana ändringar av centralen eller av organisationen för utredningar som skulle ha betydande effekter för centralens anslag. Enligt internationella bestämmelser och enligt EU-lagstiftningen fästs betydligt mer uppmärksamhet än förr vid utredarnas kompetens och utbildning. Det hör till centralens uppgifter att utbilda personer som är lämpliga att vara utredare. Ökade resurser behövs för utbildningen av utredare.

Olycksutredningscentralen ska genomföra utredningar med anledning av sådana olyckor



som närmare definieras i lagen om säkerhetsutredning av olyckor. Enligt lagen och enligt internationella förpliktelser är det obligatoriskt att utreda stora olyckor samt de till sin natur allvarligaste olyckorna och tillbudet i luftfart liksom även de allvarligaste olyckorna i järnvägs- och sjötrafik. Enligt propositionen ska centralen dessutom kunna utreda andra olyckor och tillbud, om det behövs för att öka säkerheten, förebygga olyckor och tillbud och förhindra skador. Centralen ska dock alltid ha rätt att pröva om en sådan utredning ska göras. Genom förslaget utvidgas lagens tillämpningsområde i någon mån. Detta innebär också ökade möjligheter för centralen att utreda mindre olyckor. Ändringen innebär dock inte i praktiken några betydande effekter på nivån för anslagen för säkerhetsutredningar.

Centralen har årligen undersökt ca 70 olyckor eller tillbud. Det är svårt att förutse antalet händelser. De resurser som krävs för utredningarna beror alltid på vad olyckan gäller, hur allvarlig den är och av många andra faktorer. Till följd av säkerhetsutredningarnas natur finns det ett förslagsanslag i statsbudgeten. Av anslaget har under de senaste åren använts 1—1,3 miljoner euro.

I förslaget till lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ingår bestämmelser om utredning av exceptionella händelser. Sådana har tidigare gjorts två gånger, dvs. på grund av skolskjutningarna 2007 och 2008. De totala kostnaderna för undersökningen av händelserna i Jokela var ca 67 800 euro. Enligt det föreliggande lagförslaget kan statsrådet när en exceptionell händelse har inträffat tillsätta en utredningskommission i anslutning till justitieministeriet. Kostnaderna ska kunna täckas antingen med justitieministeriets anslag för särskilda uppgifter, till vilket förslagsanslaget för utredning av olyckor hör, eller med ett anslag som beviljas separat.

Militära luftfartsolyckor ska enligt propositionen utredas med stöd av den föreslagna lagen om utredning av militära luftfartsolyckor. Förslaget kommer inte att medföra betydande ändringar i myndigheternas verksamhet eller för kostnaderna för utredning av militära luftfartsolyckor. Det praktiska genomförandet av utredningarna kommer inte i

närmevärd grad att ändras. Beträffande de olyckor och tillbud som ska utredas hänvisas i lagförslaget till motsvarande bestämmelser i den föreslagna lagen om säkerhetsutredningar. Omfattningen av de olyckor och tillbud som ska utredas bedöms förbli så gott som oförändrad. De flesta utredarna kommer att vara personer som är anställda vid försvarsmakten eller annars av staten. Utredningarna kommer i hög grad att genomföras som tjänstearbete. Således är det främst sedvanliga resekostnader som uppstår när det gäller att ordna en utredning. Den föreslagna lagen gör det också möjligt att betala arvode till experter utanför försvarsmakten, men beloppen torde förbli rätt små.

De årliga kostnaderna för utredning av militära luftfartsolyckor påverkas framför allt av antalet fall som ska utredas, vilket på samma sätt som när det gäller fall som ska utredas av Olycksutredningscentralen, är svårt att uppskatta på förhand. Militära luftfartsolyckor har inte inträffat varje år och det har också inträffat relativt få allvarliga tillbud. Kostnaderna för utredningarna är inte betydande och de kan täckas med verksamhetsanslagen för försvarsmakten.

Granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor behandlar utredningsmaterial som gäller en militär luftfartsolycka och ger ett utlåtande till militärmyndigheten. Enligt propositionen har den som medverkar i granskningskommissionens arbete rätt till arvode och ersättning för resekostnader. Förslaget motsvarar det som nu gäller. Också kostnaderna för granskningskommissionens arbete beror på antalet militära luftfartsolyckor. Inte heller till denna del är de kostnader som den föreslagna lagen medför betydande och de kan täckas med anslagen för försvarsministeriets verksamhet.

### **3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet**

Propositionen har inte några betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Några ändringar av uppgifterna eller organisationen för Centralen för undersökning av olyckor föreslås inte. Militärmyndigheterna ska framdeles svara för organisationen för utredning av militära luftfartsolyckor. Den

permanenta granskningskommissionen avskaffas. Vid behov ska den militära luftfartsmyndigheten årligen eller för enskilda fall kunna tillsätta en granskningskommission.

Propositionen har inte några konsekvenser för verksamheten eller befogenheterna när det gäller andra myndigheter som på olika områden utreder olyckor och inte heller för polisens verksamhet när den utför polisundersökning eller förundersökning.

### 3.3 Samhälleliga konsekvenser

Säkerhetsutredningar görs för att öka säkerheten och förebygga nya olyckor. I en utredning ges olika branscher och aktörer sådana säkerhetsrekommendationer som anses behövliga. För medborgarna har säkerhetsutredningarna indirekta konsekvenser med hänsyn till hur samhället fungerar och hur säkert det är samt för den känsla av trygghet som upplevs i praktiken.

Syftet med lagförslagen är att se till att lagstiftningen om utredning av olyckor harmonierar med grundlagens krav. I synnerhet bestämmelserna om grundläggande rättigheter har krävt att bestämmelserna om de befogenheter som behövs vid en utredning preciseras. Lagförslagen förbättrar på det sättet också rättsskyddet och skyddet av de grundläggande rättigheterna.

## 4 Beredningen av propositionen

Justitieministeriet tillsatte den 21 januari 2009 en arbetsgrupp för att reformera lagen om undersökning av olyckor. Under beredningen hörde arbetsgruppen representanter för social- och hälsovårdsministeriet, Finlands miljöcentral, Strålsäkerhetscentralen, Säkerhetsteknikcentralen, Olycksfallsförsäkringsanstaltens förbund och Trafikförsäkringscentralen. Likaså har representanter för Luftfartsförvaltningen, Sjöfartsverket, Banverket, försvarsmakten och den militära luftfartsmyndigheten samt statsförfattningsrättslig expertis hörts.

Arbetsgruppen överlämnade sitt betänkande till justitieministeriet den 31 januari 2010 (Justitieministeriets betänkanden och utlåtanden 2/2010). I arbetsgruppens betänkande föreslås en ny lag om säkerhetsundersökning. Dessutom föreslås vissa preciseringar i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

Utkastet till proposition sändes på remiss till 74 myndigheter och andra organisationer. Utlåtande gav av sammanlagt 50 remissinstanser. Ett sammandrag av utlåtandena har gjorts (Justitieministeriets betänkanden och utlåtanden 42/2010). Utlåtande gavs av justitiekanslersämbetet, riksdagens justitieombudsmans kansli, utrikesministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, undervisningsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, Statens ämbetsverk på Åland, Helsingfors tingsrätt, Kymmenedalens tingsrätt, Södra Finlands regionförvaltningsverk, Nödcentralsverket, Centralkriminalpolisen, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Centralen för undersökning av olyckor, Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet, Granskningskommissionen för olyckor vid militär luftfart, Strålsäkerhetscentralen, Institutet för hälsa och välfärd, Säkerhetsteknikcentralen, Riksåklagarämbetet, Olycksfallsförsäkringsanstaltens förbund, Trafikförsäkringscentralen, Finlands kommunförbund, Autoliikenteen Työntajaliitto ry (Biltrafikens arbetsgivarförbund), Finansbranschernas centralförbund rf, Trafikskyddet, Linja-autoliitto ry (Bussförbundet), Lotsförbundet rf, Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry (Järvägsbranschens tekniska förbund), Rakennusliitto ry (Byggnadsförbundet), Rakennusteollisuus RT ry (Byggnadsindustrin), Finlands Advokatförbund, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry (Flygledarförbundet i Finland), Suomen Lentäjiliitto ry (Pilotförbundet i Finland), Finlands Brandbefälsförbund rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Finnair Abp, Finnish Commuter Airlines Ab, trafikverket HST och VR-koncernen Ab.

Nästan alla remissinstanser understödde en reform av lagen om undersökning av olyckor

och ansåg det viktigt att bestämmelserna anpassas till grundlagens krav. Inte en enda remissinstans sade sig motsätta sig arbetsgruppens förslag i dess helhet. Remissinstanserna tog ställning i synnerhet till innehållet i de reservationer som hade fogats till arbetsgruppens betänkande, vilka gällde undersökning av exceptionella händelser och utlämnande av sekretessbelagd information till förundersöknings- och åklagarmyndigheten. Remissinstansernas synsätt gick till den delen isär. I utlåtandena gjordes dessutom enskilda anmärkningar beträffande nästan alla de bestämmelser som ingick i arbetsgruppens förslag.

Med anledning av remissutfallet gjordes under den fortsatta beredningen preciseringar i lagförslaget och motiven till det. I den fortsatta beslöt man föreslå att det finska namnet på Centralen för undersökning av olyckor förblir oförändrat. Enligt propositionen föreslås det däremot att det svenska namnet ändras till den kortare formen Olycksutredningscentralen. Beslut om att lämna ut sekretessbelagd information ska som för närvarande fattas av utredningsmyndigheten. Utlämnande ska vara möjligt för någon annan säkerhetsutredning, om det om det är nödvändigt för att genomföra utredningen, och dessutom till myndigheter för andra ändamål, om det är nödvändigt för att säkra ett viktigt allmänt intresse. För rättslig prövning ska uppgifter dock kunna lämnas ut endast om uppgifterna är nödvändiga för att reda ut ett brott för vilket det i lag föreskrivna strängaste straffet är minst två års fängelse. Till förundersöknings- eller åklagarmyndigheten ska det dock inte alls vara möjligt att lämna ut teleidentifiersuppgifter som har erhållits för en säkerhetsutredning och inte heller uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning, om det är nödvändigt att garantera någons rätt att

låta bli att bidra till utredningen av sin egen skuld.

I den fortsatta beredningen har, utifrån försvarsministeriets förslag den 7 januari 2010 till justitieministeriet, i samarbete med försvarsministeriet utarbetats ett förslag till lag om säkerhetsutredning av militära luftfartsolyckor. Detta lagförslag har sänts på remiss till kommunikationsministeriet, försvarsministeriet och Centralen för undersökning av olyckor. I remissvaren förordades att bestämmelserna om utredning av olyckor i militär luftfart revideras samtidigt som lagen om säkerhetsutredning av olyckor stiftas. Några mindre preciseringar i lagförslaget gjordes med anledning av remissvaren.

Den fortsatta beredningen av propositionen, inklusive godkännandet av ändringen av SOLAS-konventionen samt förslaget till lag om ikraftträdande av de bestämmelser i ändringen som hör till området för lagstiftningen har utförts som tjänstearbete vid justitieministeriet.

## **5 Samband med andra propositioner**

Enligt vad som planerats ska samtidigt som denna proposition en proposition med förslag till järnvägslag (RP xx/2010 rd) överlämnas till riksdagen. I propositionen föreslås att en ny järnvägslag stiftas. I lagförslagets 80 § finns en hänvisning till lagen om undersökning av olyckor. I föreliggande proposition ingår ett förslag till lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, enligt vilket lagen om undersökning av olyckor upphävs.

I föreliggande proposition ingår dessutom ett förslag till lag om ändring av 46 och 50 § i den nu gällande järnvägslagen.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Innehållet i ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt dess förhållande till lagstiftningen i Finland

#### 1.1 Ändring av SOLAS-konventionen

En ny regel 6 har fogats till kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen. Enligt den förbinder sig fördragsstaterna att låta utreda varje sjöolycka och tillbud till sjöss med beaktande av regel 21 i kapitel I i bilagan till konventionen och med iakttagande av konventionen, sådan den lyder kompletterad med bestämmelserna i koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, nedan olycksutredningskoden.

Enligt regel 21 i kapitel I i bilagan till konventionen förbinder sig varje fördragsstat att låta undersöka varje olycka som drabbar något av dess fartyg som är underkastat bestämmelserna i konventionen, när den anser att en sådan undersökning kan bidra till att fastställa vilka ändringar i de nuvarande reglerna som är önskvärda. Avtalsparterna lämnar också relevant information om resultaten av dessa utredningar till den internationella sjöfartsorganisationen (IMO, nedan organisationen). Inga meddelanden eller rekommendationer som organisationen ger och som grundar sig på denna information får röja fartygen i fråga eller deras nationalitet, eller ställa ett fartyg eller en person till svars eller antyda något om ansvar.

I den nya regel 6 förbinder sig fördragsstaterna att fullt ut iakttä bestämmelserna i delarna I och II i olycksutredningskoden. De relevanta anvisningar och förklaringar som ingår i del III i koden ska i så hög grad som möjligt beaktas för att tillämpningen av koden ska vara enhetligare än tidigare. I bestämmelserna föreskrivs det också att ändringarna i delarna I och II i koden godkänns, sätts i kraft och genomförs i enlighet med bestämmelserna i artikel VIII i konventionen

genom ett förfarande som tillämpas på andra ändringar i bilagan än de som görs i kapitel I. Sjösäkerhetskommittén för in ändringarna i del III i olycksutredningskoden i enlighet med sin arbetsordning.

#### 1.2 Olycksutredningskoden

##### DEL I Allmänna bestämmelser

**Kapitel 1. Syfte.** Syftet med denna kod är enligt stycke 1 i kapitel 1 i koden att ta fram enhetliga förfaranden för staterna för att genomföra säkerhetsutredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. En säkerhetsutredning enligt koden syftar inte till att fastställa ansvar eller identifiera skuld. Syftet med sjösäkerhetsutredningen är att förebygga framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss. Enligt koden uppnår staterna detta mål genom att (a) använda enhetliga metoder och förhållningssätt som bidrar och sporrar till att genomföra en vid behov omfattande utredning i syfte att fastställa orsakerna till olyckor och tillbud samt andra säkerhetsrisker, och (b) sända utredningsrapporterna till organisationen, för att informationen ska få en omfattande spridning och för att därigenom hjälpa den internationella sjöfartssektorn i hanteringen av säkerhetsfrågor.

Enligt stycke 2 i kapitlet ska sjösäkerhetsutredningen vara åtskild från och oberoende av andra undersökningsformer. Syftet med koden är dock inte att utesluta andra utredningsformer, inbegripet utredningar som hänger samman med en rättslig handläggning av tvistemål, brottmål eller förvaltningsärenden. Syftet med koden är inte heller att den ska leda till att en stat eller flera stater som genomför sjösäkerhetsutredningar ska låta bli att anmäla samtliga orsaker till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss för att slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan inte ska kunna dras av utredningsrapporten.

I stycke 3 i kapitlet godtar fördragsstaterna att varje flaggstat enligt organisationens handlingar är skyldig att se till att en utred-

ning av en olycka som dess fartyg råkat ut för utförs, om staten anser att en sådan utredning kan bidra till att fastställa vilka ändringar i de nuvarande reglerna som är önskvärda, eller om olyckan har haft en skadlig inverkan på miljön. I stycket beaktas en flaggstats skyldighet att låta en sakkunnig person eller sakkunniga personer utreda varje sjöolycka eller tillbud på det fria havet på behörigt sätt. I stycket tas dessutom även hänsyn till det faktum att om en olycka eller ett tillbud inträffar inom en stats territorium, inbegripet dess territorialhav, har varje stat rätt att låta utreda orsakerna till en sådan olycka eller ett sådant tillbud till sjöss som kan utgöra en fara för liv eller miljön, kräva att kuststatens efterspanings- eller räddningstjänst deltar eller på annat sätt påverka kuststaten. I fråga om en ovan nämnd flaggstats skyldighet och kuststats rättighet hänvisas uttryckligen till de relevanta bestämmelserna i Förenta nationernas havsrättskonvention.

Styckena i kapitel 1 i koden är huvudsakligen bestämmelser som uttrycker kodens syften, i fråga om vilka de materiellrättsliga bestämmelserna upprepas i delarna I och II i koden eller motsvarande bestämmelser ingår i artiklarna 1, 4 och 5 i sjöolycksdirektivet (även kallat olycksutredningsdirektivet).

I 1 § i lagen om undersökning av olyckor föreskrivs det om undersökningens syfte. Lagen innehåller inte någon bestämmelse som motsvarar bestämmelsen om fastställande av ansvar eller identifiering av skuld i stycke 1 i kapitlet eller motsvarande bestämmelser i stycke 2. I fråga om bestämmelserna i stycke 3 i kapitlet föreskrivs det om undersökning av olyckor och tillbud i 1—3 § i den lagen. Bestämmelser om undersökning av sjötrafikolyckor finns i enlighet med bemyndigandet i lagens 1 § i 6 a kap. i förordningen om undersökning av olyckor

I 1 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser fastställs syftet med säkerhetsutredning och i paragrafens 2 mom. fastställs utredningens förhållande till rättsliga undersökningar. Enligt 8 § 1 mom. i lagförslaget utför Olycksutredningscentralen sina uppgifter självständigt och oberoende. Bestämmelser om utredningsskyldighet finns i 2 § 1 mom. 1 punkten (stor olycka) och i 4 punkten (mycket allvar-

lig sjöolycka). Bestämmelser om utredning av tillbud till stora olyckor och av andra olyckor och tillbud finns i 2 mom. i paragrafen. Bestämmelser om utredning av exceptionella händelser finns i paragrafens 4 mom. och om utredning av en olycka som inträffat utanför Finland i 6 § i lagförslaget.

**Kapitel 2. Definitioner.** I kapitel 2 i koden förtecknas och definieras de centrala termer som används i koden.

Enligt artikel 3.2 i sjöolycksdirektivet ska de begrepp som nämns i punkten tolkas i enlighet med definitionerna i den uppdaterade versionen av olycksutredningskoden, som fogades till resolution A.849(29) antagen av IMO:s församling den 27 november 1997. Dessa är "sjöolycka", "mycket allvarlig olycka", "tillbud till sjöss", "säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss", "stat med ansvar för utredningen" och "stat med väsentligt intresse".

I artikel 20 i sjöolycksdirektivet föreskrivs det att kommissionen med beaktande av direktivets tillämpningsområde får uppdatera definitionerna i direktivet samt hänvisningarna till gemenskapsrättsakter och IMO-instrument för att anpassa dem till gällande gemenskaps- och IMO-bestämmelser. Enligt artikeln får ändringar i den ovan nämnda olycksutredningskoden undantas från direktivets tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002. Enligt artikeln i fråga inrättas ett förfarande för kontroll av överensstämmelse, enligt vilket en ändring i ett internationellt rättsligt instrument kan undantas från tillämpningsområdet för gemenskapens sjöfartslagstiftning endast om det, på grundval av en bedömning från kommissionens sida, finns en uppenbar risk att ändringen kommer att försämra den nivå på sjösäkerheten, förhindrandet av förorening från fartyg eller skydd av boende- och arbetsförhållandena ombord på fartyg som fastställs i gemenskapens sjöfartslagstiftning, eller vara oförenlig med den lagstiftningen. Kommissionen har än så länge inte uppdaterat definitionerna i direktivet så att de motsvarar definitionerna i kapitel 2 i koden.

I 2 § 1 mom. 4 punkten i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser föreskrivs det att en

sådan mycket allvarlig olycka i sjötrafiken som avses i lagen, definieras i sjöolycksdirektivet och i olycksutredningskoden.

**Kapitel 3. Tillämpning av de kapitel som ingår i delarna II och III.** I stycke 1 i kapitel 3 i koden bestäms det att del II i koden innehåller obligatoriska krav som gäller sjösäkerhetsutredningen. Några klausuler tillämpas endast på vissa grupper av sjöolyckor, och de är obligatoriska endast i de sjösäkerhetsutredningar som gäller dessa sjöolyckor. Enligt stycke 2 i kapitlet kan klausulerna i del III hänvisa till sådana klausuler i den delen som endast tillämpas på vissa sjöolyckor. I klausulerna i del III kan det rekommenderas att klausulerna i fråga tillämpas på utredning av andra sjöolyckor eller tillbud till sjöss.

## DEL II      **Obligatoriska krav**

**Kapitel 4. Myndighet för sjösäkerhetsutredning.** Enligt kapitel 4 i koden ska varje fördragsstat sända organisationen noggrann kontaktinformation för den myndighet eller de myndigheter som i staten i fråga ansvarar för sjösäkerhetsutredningar.

**Kapitel 5. Anmälan.** I kapitel 5 i koden föreskrivs det om skyldighet att anmäla sjöolyckor. Enligt stycke 1 i kapitlet ska flaggstaten för det fartyg som är inblandat eller de fartyg som är inblandade i en sjöolycka på det fria havet eller inom en ekonomisk zon anmäla olyckan till andra stater med väsentligt intresse så snart det i praktiken är möjligt. Enligt stycke 2 i kapitlet ska en flaggstat och en kuststat underrätta varandra om en sjöolycka som inträffat inom kuststatens territorium, inbegripet dess territorialhav, och så snart det i praktiken är möjligt också andra stater med väsentligt intresse. I stycke 3 i kapitlet föreskrivs det att anmälningar inte får fördröjas, även om informationen inte skulle vara fullständig.

Bestämmelser om anmälningarnas form och innehåll finns i stycke 4 i kapitlet. En anmälan ska innehålla följande uppgifter till så stor del dessa är lätt tillgängliga: fartygets namn och flaggstat, fartygets IMO-nummer, typ av sjöolycka, plats för sjöolyckan, datum och klockslag för sjöolyckan, antal allvarligt

skadade eller omkomna personer, konsekvenser av sjöolyckan för människor, egendom och miljön samt identitet för något annat fartyg som är inblandat i olyckan.

**Kapitel 6. Krav på att utreda mycket allvarliga sjöolyckor.** I stycke 1 i kapitlet föreskrivs det att en sjösäkerhetsutredning ska utföras efter varje mycket allvarlig sjöolycka. Enligt stycke 2 ansvarar flaggstaten till ett fartyg som är inblandat i en mycket allvarlig sjöolycka för säkerställandet av att en sjösäkerhetsutredning genomförs i enlighet med koden, om inte något annat bestäms i den överenskommelse som avses i kapitel 7.

I artikel 5.1 i sjöolycksdirektivet föreskrivs det att varje medlemsstat ska se till att en säkerhetsutredning genomförs av det utredningsorgan som avses i direktivets artikel 8 efter mycket allvarliga sjöolyckor (a) där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat, oavsett olycksplatsen, (b) som inträffar inom medlemsstatens territorialhav och inre vatten enligt definition i havsrättskonventionen, oberoende av de olycksdrabbade fartygens flagg, eller (c) som är av väsentligt intresse för medlemsstaten, oavsett olycksplatsen och de olycksdrabbade fartygens flagg.

Bestämmelser om undersökning av olyckor och tillbud finns i 1—3 § i lagen om undersökning av olyckor. Bestämmelser om undersökning av sjötrafikolyckor finns i enlighet med bemyndigandet i den lagens 1 § i 6 a kap. i förordningen om undersökning av olyckor. Det föreslås att bestämmelser om utredningsskyldigheten skrivs in i 2 § 1 mom. 1 punkten (stor olycka) och i 4 punkten (mycket allvarlig sjöolycka) i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Bestämmelser om utredning av tillbud till stora olyckor och av andra olyckor och tillbud föreslås ingå i 2 mom. i paragrafen. Bestämmelser om utredning av andra exceptionella händelser föreslås i paragrafens 4 mom. och om utredning av en olycka som inträffat utanför Finland i 6 §.

**Kapitel 7. Överenskommelse om genomförande av en sjösäkerhetsutredning mellan en flaggstat och en annan stat med väsentligt intresse.** Bestämmelserna i styckena 1 och 2 i kapitel 7 i koden begränsar inte staternas rätt att genomföra en egen separat sjösäkerhetsut-

redning. I de fall där en sjöolycka inträffar på en stats territorium, inbegripet dess territorialhav, förhandlar enligt stycke 1 i kapitlet den flaggstat som är inblandad eller de flaggstater som är inblandade i sjöolyckan i syfte att nå en överenskommelse om vilken stat eller vilka stater som ska genomföra sjösäkerhetsutredningen i enlighet med kraven eller rekommendationerna i koden. I de fall där en sjöolycka inträffar på det fria havet eller inom en stats ekonomiska zon och fler än en flaggstat är inblandade i den, förhandlar enligt stycke 2 i kapitlet staterna sinsemellan i syfte att nå en överenskommelse om vilken stat eller vilka stater som ska genomföra sjösäkerhetsutredningen i enlighet med kraven eller rekommendationerna i koden.

De berörda staterna kan enligt stycke 3 i kapitlet i fråga om sådana sjöolyckor som avses i styckena 1 och 2 ingå en överenskommelse om att någon annan stat eller några andra stater med väsentligt intresse genomför sjösäkerhetsutredningen. I stycke 4 i kapitlet föreskrivs det att innan överenskommelse ingås, eller om överenskommelse inte kan nås i enlighet med styckena 7.1, 7.2 eller 7.3, kvarstår staternas förpliktelser och rättigheter enligt denna kod och annan internationell rätt att genomföra sjösäkerhetsutredningen hos de berörda parterna.

En flaggstat anses enligt stycke 5 i kapitlet uppfylla sina förpliktelser enligt koden, regel I/21 i SOLAS-konventionen och artikel 94.7 i havsrättskonventionen genom att delta fullt ut i en sjösäkerhetsutredning som utförs av en annan stat med väsentligt intresse.

Enligt sjöolycksdirektivet ska i princip varje sjöolycka eller tillbud till sjöss vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat eller en medlemsstat som har ansvar för utredningen med deltagande av andra medlemsstater som har ett väsentligt intresse i olyckan eller tillbudet (artikel 7.1 första stycket). Vid säkerhetsutredningar där två eller fler medlemsstater är inblandade, ska de berörda medlemsstaterna därför samarbeta för att snabbt enas om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen (artikel 7.1 andra stycket). Parallella säkerhetsutredningar av samma sjöolycka eller tillbud till sjöss ska vara strikt begränsade till undantagsfall (artikel 7.1 tredje stycket).

En medlemsstat får, utan att det påverkar dess skyldigheter enligt direktivet och internationell rätt, från fall till fall, efter ömsesidig överenskommelse anförtro ledningen av en säkerhetsutredning åt en annan medlemsstat, eller särskilda uppgifter som rör genomförandet av en sådan utredning (artikel 7.3). Utan hinder av punkt 1 ska varje medlemsstat fortsätta att ansvara för säkerhetsutredningen och samordningen med andra medlemsstater med väsentligt intresse till dess man gemensamt enats om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen (artikel 7.2).

Enligt 7 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser kan Olycksutredningscentralen besluta att inte genomföra en utredning, om man i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning eller en internationell förpliktelse som är bindande för Finland kommer överens om att utredningen genomförs av en myndighet i en annan stat eller av en internationell organisation.

**Kapitel 8. Utredningsbefogenheter.** Bestämmelsen i kapitlet förpliktar alla fördragsstater att se till att det i deras nationella lagstiftning ges utredare som genomför en sjösäkerhetsutredning befogenheter att stiga ombord på ett fartyg, intervjuva dess befälhavare och fartygspersonal och andra berörda och att ta fram bevisning för sjösäkerhetsutredningen.

Bestämmelser om detta finns i artikel 8.4 i sjöolycksdirektivet.

I 9 § i lagen om undersökning av olyckor föreskrivs det om säkrande av undersökningsförutsättningarna, i 10 § om handlingar och föremål, i 11 § om förhör och i 14 § om rätt att få uppgifter.

I den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns det i 19 § bestämmelser om säkrande av förutsättningarna för en utredning, i 20 § om rätt att få uppgifter, i 21 § om rätt att få uppgifter av teleföretag, i 22 § om inspektionsrätt och i 23 § om hörande.

**Kapitel 9. Parallella utredningar.** I stycke 1 i kapitlet föreskrivs det att om en stat eller flera stater utför en sjösäkerhetsutredning i enlighet med koden, finns det ingenting som hindrar en annan stat med väsentligt intresse att genomföra en egen separat sjösäkerhetsut-

redning. Samtidigt som man erkänner att en stat eller stater som genomför sjösäkerhetsutredning kan uppfylla sina förpliktelser enligt denna kod, ska enligt stycke 2 i kapitlet den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen och en annan stat med väsentligt intresse som genomför en sjösäkerhetsutredning sträva efter att om möjligt samordna tidpunkten för sin utredning så att de krav som ställs på vittnena och tillgången till bevisning inte står i strid med varandra.

I artikel 7 i sjöolycksdirektivet föreskrivs det om parallella utredningar i enlighet med vad som anges i samband med kapitel 7 ovan.

I lagen om undersökning av olyckor eller den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns det inga bestämmelser om en uttrycklig parallell utredning. På internationellt samarbete om parallella utredningar tillämpas de nationella bestämmelser som behandlas i kapitel 10 nedan.

**Kapitel 10. Samarbete.** I kapitlet föreskrivs det att stater med väsentligt intresse ska samarbeta med den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning i så stor utsträckning som det i praktiken är möjligt. Den stat eller de stater som utför sjösäkerhetsutredningen låter andra stater med väsentligt intresse delta i utredningen i så stor utsträckning som det i praktiken är möjligt. Med uttrycket ”i så stor utsträckning som det i praktiken är möjligt” avses enligt den fotnot som gäller kapitlet t.ex. den situation då ett fullskaligt samarbete eller deltagande enligt nationell lag inte är möjligt i praktiken.

Bestämmelser om samarbete finns i artikel 7.1 i sjöolycksdirektivet, enligt vilken utredningen utförs av en medlemsstat eller den medlemsstat som har ansvar för utredningen med deltagande av andra medlemsstater som har ett väsentligt intresse i olyckan eller tillbudet. Det föreskrivs om samarbete även i artikel 10, som gäller en permanent samarbetsstruktur, och i artikel 12, som gäller samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse.

I 11 § 2 mom. i förordningen om undersökning av olyckor finns det bestämmelser om att Centralen för undersökning av olyckor kan samarbeta med internationella organisa-

tioner och myndigheter för undersökning av olyckor i andra länder.

Enligt 8 § 2 mom. 4 punkten i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ska Olycksutredningscentralen sköta det internationella samarbete som gäller säkerhetsutredningar. I lagförslaget finns det dessutom bestämmelser om att företrädare för andra stater kan delta i utredningen och att en representant för Finland ska delta i utredningen när en olycka som ska utredas av en annan stat har ett väsentligt intresse för Finland (12 §).

**Kapitel 11. Utredning som är oberoende av extern styrning.** Enligt kapitel 11 i koden ska den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning garantera att de utredare som genomför sjösäkerhetsutredningen är opartiska och objektiva. En rapport om sjösäkerhetsutredningens resultat ska kunna ges utan att de personer eller organisationer som utredningens resultat kan påverka ger anvisningar om rapporten eller stör den.

I artikel 8.1 första stycket i sjöolycksdirektivet bestäms det att medlemsstaterna ska se till att säkerhetsutredningar genomförs under ansvar av ett opartiskt och permanent utredningsorgan som förfogar över nödvändiga befogenheter och som ska bestå av sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss. Enligt artikel 8.1 andra stycket ska utredningsorganet i fråga om sin organisation, sin rättsliga struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende av varje part vars intressen skulle kunna råka i konflikt med dess uppgifter.

I 7 § i lagen om undersökning av olyckor föreskrivs det om jäv för medlem i undersökningskommissionen eller annan som deltar i undersökning. I 14 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns det bestämmelser om jäv för en tjänsteman vid Olycksutredningscentralen, en medlem av en utredningskommission eller någon annan som deltar i en utredning. I 8 § 1 mom. i lagförslaget föreskrivs det att Olycksutredningscentralen utför sina uppgifter självständigt och oberoende.

**Kapitel 12. Att skaffa bevisning av sjömän.** I stycke 1 i kapitlet bestäms det att om en sjösäkerhetsutredning förutsätter att bevis-



ning skaffas av sjömän, ska bevisningen skaffas i ett så tidigt skede som möjligt. Sjömannen ska få återvända till sitt fartyg eller till sitt hemland i ett så tidigt skede som möjligt. En sjömans mänskliga rättigheter ska alltid respekteras. Enligt stycke 2 i kapitlet ska man underrätta sjömän av vilka bevisning skaffas om sjösäkerhetsutredningens karaktär och grunder. Dessutom underrättas sjömän av vilka bevisning skaffas om följande frågor och de ges en möjlighet att få juridisk rådgivning i dessa frågor: (1) eventuell fara med att medverka till utredningen av sin egen skuld i en rättegång som eventuellt följer efter sjösäkerhetsutredningen, (2) eventuell rätt att låta bli att medverka till utredningen av sin egen skuld eller att tåga, samt (3) sådana garantier som eventuellt ges sjömän och som förhindrar att bevisning som skaffas av dem för sjösäkerhetsutredningen används emot dem.

I artikel 18 i sjöolycksdirektivet föreskrivs det om rättvis behandling av sjöfolk. Enligt artikeln ska medlemsstaterna, i enlighet med sin nationella lagstiftning, beakta de relevanta föreskrifterna i IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor i vatten under deras jurisdiktion. Enligt artikel 3 i direktivet avses med riktlinjerna de som utgör en bilaga till IMO:s juridiska kommittés resolution LEG.3(91) av den 27 april 2006, som godkändes av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12-16 juni 2006.

I IMO:s riktlinjer ingår riktlinjer för hamn- och kuststater, flaggstater, sjöfartsstater, fartygsägare och sjömän. De rekommendationer som gäller hamn- och kuststater är mer heläckande än bestämmelserna i kapitel 12 i koden. Rekommendationerna om flaggstater är däremot snävare än bestämmelserna i artikel 12. Bestämmelserna i koden gäller alla stater som genomför en sjösäkerhetsutredning oberoende av var sjöolyckan eller tillbudet till sjöss har inträffat. Bestämmelsen i artikel 18 i direktivet tillämpas däremot endast på sjöolyckor som inträffat i vatten under medlemsstaternas jurisdiktion, och direktivet innehåller således inte bestämmelser om rättvis behandling av sjöfolk vid utredning av sjöolyckor som inträffat på andra vattenområden än de som är under medlemsstaternas jurisdiktion.

I 11 § i lagen om undersökning av olyckor finns det bestämmelser om förhör och i 12 § bestämmelser om domstolshandräckning. I 27 § i förordningen om undersökning av olyckor föreskrivs det om hörande av vittne. I 23 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns bestämmelser om hörande, i 39 § bestämmelser om utlämnande av sekretessbelagd information och i 42 § bestämmelser om handräckning.

**Kapitel 13. Utkast till rapport om sjösäkerhetsutredningen.** Om inte annat bestäms i styckena 2 och 3 i kapitlet, sänder den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning enligt bestämmelsen i stycke 1 i kapitlet på begäran en avskrift av utkastet till rapport till en stat med väsentligt intresse för att denna ska kunna kommentera utkastet.

Enligt stycke 2 i kapitlet förpliktas den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen att iakttä stycke 1 i kapitlet endast, om den stat med väsentligt intresse som får rapporten garanterar att den inte sprider utkastet till rapport eller någon del av det, orsakar att utkastet till rapport sprids eller offentliggör det eller någon del av det eller ger någon rätt att bekanta sig med utkastet eller någon del av det utan uttryckligt medgivande av den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen, eller, om inte den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen redan har offentliggjort dessa rapporter eller handlingar.

Enligt stycke 3 i kapitlet binder bestämmelserna i stycke 1 i kapitlet inte den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen, om (a) den stat eller de stater som genomför säkerhetsutredningen kräver att den stat med väsentligt intresse som får rapporten bekräftar att den bevisning som ingår i utkastet till rapport inte används vid en rättegång i tviste- eller brottmål som bevis mot den person som har lämnat bevisningen, och om (b) en stat med väsentligt intresse vägrar att ge en sådan bekräftelse.

Enligt stycke 4 i kapitlet ska den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen be stater med väsentligt intresse kommentera utkastet till rapport inom 30 dagar eller inom någon annan tidsperiod som man sinsemellan kommit överens om. Den

stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska beakta kommentarerna innan den slutliga rapporten bereds, och om ett godkännande eller förkastande av kommentarerna omedelbart inverkar på den kommenterande statens intressen, underrättar den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen staten med väsentligt intresse på vilket sätt kommentarerna har behandlats. Om den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen inte får några kommentarer efter det att 30 dagar eller den tidsperiod som man kommit överens om har förflutit, kan staten eller staterna färdigställa rapporten.

I stycke 5 i kapitel 13 i koden föreskrivs det att den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen strävar att med alla praktiska medel fullt ut försäkra sig om att utkastet till rapport är korrekt och komplett.

Artikel 14 i sjöolycksdirektivet innehåller en bestämmelse om att en mellanrapport ska offentliggöras och skickas till kommissionen.

I gällande lagstiftning eller i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns det inte några uttryckliga bestämmelser om att skicka utkast till rapporter till en annan stat. I lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) finns bestämmelser om myndighetshandlingars offentlighet och sekretess. I 39 § 4 mom. i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns det bestämmelser om utlämnande av sekretessbelagd information om säkerhetsutredning som erhållits av en annan stat.

**Kapitel 14. Utredningsrapporter om sjösäkerheten.** Enligt stycke 1 i kapitel 14 i koden sänder den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning den slutliga versionen av utredningsrapporten om sjösäkerhetsutredningen av varje mycket allvarlig sjöolycka till organisationen.

Enligt stycke 2 i kapitlet skickas den slutliga versionen av rapporten till organisationen, om sjösäkerhetsutredningen gäller någon annan än en mycket allvarlig sjöolycka eller ett annat tillbud till sjöss, och om den utarbetade utredningsrapporten om sjösäkerheten innehåller information som kan förhindra sjö-

olyckor eller tillbud till sjöss i framtiden eller lindra konsekvenserna av dem.

I stycke 3 i kapitlet bestäms det att det i den utredningsrapport av sjösäkerheten som avses i styckena 1 och 2 i kapitlet med beaktande av utredningens omfattning ska användas all den information som inhämtats under sjösäkerhetsutredningen och som behövs för att man ska kunna se till att alla relevanta säkerhetsfrågor tas in i rapporten och förstås så att säkerhetsåtgärder vid behov kan vidtas.

Enligt stycke 4 i kapitel 14 i koden ska den stat eller de stater som utfört sjösäkerhetsutredningen överlämna den slutliga rapporten om sjösäkerhetsutredningen till allmänheten och sjöfartssektorn, eller, om en annan stat eller organisation offentliggör rapporten, ska den stat eller de stater som genomfört sjösäkerhetsutredningen ge allmänheten och sjöfartssektorn nödvändig information för att dessa ska kunna bekanta sig med rapporten.

I artikel 14 i sjöolycksdirektivet föreskrivs det om offentliggörande av olycksrapporterna och om deras innehåll, men inte om att de ska skickas till organisationen. Direktivet innehåller inte några bestämmelser om beaktande av all information i enlighet med stycke 3 i kapitel 14 i koden. I artikel 14.2 i direktivet finns bestämmelser om att rapporten ska göras tillgänglig för allmänheten och den marina sektorn. I 27 § 1 mom. i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns bestämmelser om den slutliga utredningsrapportens offentlighet.

### DEL III Rekommendationer

De anvisningar och förklaringar (kapitlen 15—26) som ingår i del III i koden ska enligt ändringen i Solas-konventionen i så hög grad som möjligt beaktas för att tillämpningen av koden ska vara enhetligare än tidigare. Enligt kapitel 15 i koden ska staterna se till att utredningsorganen har de resurser och den kompetenta personal som behövs för genomförande av utredningen. Kapitlet innehåller även rekommendationer om utredarnas kompetenskrav, utnämning och skyldighet att förfara i överensstämmelse med koden. I kapitel

16 i koden finns anvisningar om utredningens och utredarnas oberoende, de utredande staternas samarbete med andra aktörer, utredningens syfte, prioriteringen av sjösäkerhetsutredningen på lika grunder som prioriteringen av annan utredning, tillgången till bevismaterial och utredningens omfattning.

Enligt anvisningarna i kapitel 17 i koden ska flaggstaten även utreda andra än mycket allvarliga olyckor till sjöss, om det är sannolikt att utredningen bidrar till att förhindra olyckor i framtiden. I detta fall bör bestämmelserna i kapitel 7 iakttas som rekommendationer när man enas om vem som genomför utredningen. I kapitel 18 i koden räknas det upp de omständigheter som ska beaktas när en flaggstat, kuststat eller någon annan stat med väsentligt intresse enas om att genomföra en utredning. Hit hör exempelvis olycksplatsen, förutsättningarna för och intresset hos flaggstaten och en annan stat med väsentligt intresse att utreda saken samt medborgarskapet för fartygets besättning, passagerare och andra personer som berörs av olyckans konsekvenser. Enligt anvisningen i kapitel 19 i koden ska utredaren omedelbart underrätta sjösäkerhetsmyndigheterna i sitt land om utredaren under utredningens gång får kännedom om eller misstänker att ett brott som förbjuds i artikel 3, 3bis eller 3quater i konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet (FördrS 11/1999) har inträffat.

I kapitel 20 i koden finns rekommendationer om de upplysningar som i början av utredningen ska lämnas till befälhavaren för, ägaren till och agenten för det fartyg som är föremål för utredningen samt anvisningar om att utredningen ska inledas så snart det skäligen är möjligt. I kapitel 21 i koden finns anvisningar för hur de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska samordna sin verksamhet. Anvisningarna ska verkställas i enlighet med principerna i kapitlen 10 och 11 i koden. Den stat som genomför sjösäkerhetsutredningen ska bl.a. se till att den har förutsättningar att utse utredare för utredningen och ge dem det stöd de behöver samt se till att IMO:s rekommendationer och andra handlingar i ärendet beaktas i utredningen. Dessa stater ska dessutom tillåta en annan stat med väsentligt intresse att delta i utred-

ningen. Dessa stater kan bl.a. intervjua vittnen och gå igenom bevismaterial. I kapitel 22 i koden finns sådana anvisningar för hur bevisning skaffas, enligt vilka bl.a. fartyget inte i onödan får fördröjas när bevisning skaffas. Bevisningen ska även bevaras så att den inte är tillgänglig för sådana personer som inte behöver den för utredningen.

I kapitel 23 i koden finns anvisningar för konfidentiell utredningsinformation. Staterna ska bl.a. se till att utredarna överlämnar sjösäkerhetsinformation endast när det är nödvändigt eller önskvärt med tanke på transporternas säkerhet eller när det annars är tillåtet enligt koden. Den stat som deltar i sjösäkerhetsutredningen ska även se till att information som den besitter inte överlämnas för en rättslig handläggning av tvistemål, brottmål, disciplinärt ärende eller förvaltningsmål, om inte vissa villkor uppfylls.

I kapitel 24 i koden finns anvisningar för hur vittnen och andra berörda personer ska skyddas. Enligt dem får inte exempelvis sådan bevisning som en person med stöd av lagen har varit tvungen att lämna vid sjösäkerhetsutredningen och som skulle kunna göra personen i fråga misstänkt användas inom ramen för nationell rätt som bevisning mot honom eller henne vid en rättslig handläggning av tviste- eller brottmål. I bestämmelserna finns dessutom anvisningar i enlighet med stycke 2 i kapitel 12 i koden om vilka saker som en person som lämnar bevisning ska underrättas om. I kapitel 25 i koden finns anvisningar om utkastet till rapport och utredningsrapporten om sjösäkerhetsutredningen. Enligt anvisningarna i kapitlet ska den stat som genomför sjösäkerhetsutredningen, om vissa villkor uppfylls, skicka ett utkast till rapport till de berörda parterna, ge dem en möjlighet att kommentera utkastet inom en fastställd tid och beakta de framförda synpunkterna. Utkastet till rapport eller utredningsrapporten ska inte kunna användas som bevisning i en rättegång som gäller en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, om det i den nationella rätten i den stat som genomför sjösäkerhetsutredningen bestäms så. I kapitel 26 i koden finns anvisningar om att på nytt öppna en sjösäkerhetsutredning om den stat som genomför utredningen får ny bevisning i sin besittning.

## 2 Motivering till lagförslagen

### 2.1 Lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §.** *Syftet med säkerhetsutredningar.* Lagens första paragraf gäller syftet med utredning av olyckor och tillbud. Syftet med säkerhetsutredningar förändras inte i förhållande till vad som nu gäller, även om skrivsättet ändras jämfört med 1 § i lagen om undersökning av olyckor.

Syftet med säkerhetsutredningar ska således alltjämt vara att öka den allmänna säkerheten och att förebygga olyckor och tillbud. Ökad allmän säkerhet innebär t.ex. att människors liv och hälsa samt miljön och egendom ska skyddas. Ökad säkerhet innebär också att nya olyckor och tillbud ska förebyggas. Å andra sidan kan vid en utredning uppdagas ett konkret olyckshot. Olycksutredningscentralen ska enligt 25 § vara skyldig att underrätta behörig myndighet om upptäckta brister eller fel som hotar säkerheten. Syftet med säkerheten kompletteras med en uttrycklig bestämmelse i paragrafen om att syftet med en utredning också är att förhindra skador till följd av olyckor.

I paragrafens 2 mom. finns en bestämmelse om förhållandet till rättsliga utredningar. Syftet med en säkerhetsutredning är inte att klarlägga ansvarsfrågor i samband med en olycka eller ett tillbud och inte heller att samla material för att avkräva någon t.ex. straff- eller skadeståndsrättsligt eller annat ekonomiskt ansvar. Denna gränsdragning ingår i sak redan i bestämmelsen i 1 mom. om syftet med säkerhetsutredningar. En uttrycklig bestämmelse föreslås dock i lagen. Att klarläggande av ansvar inte ska höra till utredningarna förutsätts också i EU-lagstiftningen och i internationella konventioner som binder Finland, enligt vilka en säkerhetsutredning ska utföras oberoende av rättsliga utredningar. Det är ändå ofta i praktiken ändamålsenligt att genomföra utredningarna i samarbete med t.ex. polisen eller andra myndigheter. I lagens 42 § 1 mom. finns en bestämmelse om samarbete vid utredningar.

Som benämning, i stället för benämningen utredning av olyckor, föreslås säkerhetsutredning (engl. safety investigation). Det nya begreppet understryker syftet med utredningarna och att utredningen är självständig i förhållande till eventuella andra utredningar och utredningar som görs efter en olycka. Termen är vedertagen i internationella fördrag och i den nyaste EU-lagstiftningen.

**2 §.** *Olyckor och tillbud som ska utredas.* Lagen ska tillämpas på säkerhetsutredningar som görs med anledning av sådana olyckor, tillbud och motsvarande händelser som avses i paragrafen.

I 1 mom. finns en bestämmelse om de olyckor och tillbud som alltid kräver en säkerhetsutredning. Utredningsmyndighetens prövningsrätt vid bedömningen om en utredning ska göras ska vara bunden, om det är fråga om någon av de olyckor eller tillbud som avses i 1 mom.

Definitionen i 1 punkten av stor olycka motsvarar definitionen i 3 § i lagen om undersökning av olyckor. Av bestämmelsen framgår också de grunder enligt vilka en olyckas allvarlighetsgrad ska bedömas. De är antalet omkomna eller skadade eller omfattningen av skador på miljö, egendom eller förmögenhet eller olyckans omfattning. En stor olycka kan inträffa på vilket livsområde som helst. Såsom stora olyckor har undersökts bl.a. kollisionen mellan en buss och en tung fordonskombination i Konginkangas, en tågolycka i Jyväskylä och en eldsvåda i ett servicehus för äldre i Maaninka.

Punkterna 2—4 gäller utredning av olyckor och tillbud i luftfart, spårtrafik och sjötrafik. De bestämmelser som nu finns i förordning överförs till lagnivå. Utredningen av sådana olyckor baserar sig på förpliktelse i EU-direktiv och de internationella konventioner om säkerhetsutredningar som binder Finland att utreda de olyckor och tillbud som avses i dem. Enligt förslaget ska de detaljerade och omfattande definitionerna i konventionerna inte upprepas i den nationella lagen, utan i lagen tas in behövliga hänvisningar till definitionerna i direktiven och konventionerna. Omfattningen av skyldigheten att genomföra utredningar ska inte bli större än nu. Beträffande sjötrafiken finns för det första en hänvisning till sjöolycksdirektivet, som ska

genomföras med den föreslagna lagen och för det andra till internationella sjöfartsorganisationen IMO:s olycksutredningskod. Koden har ändrats och det föreslås att ändringen godkänns som en del av föreliggande proposition. Olyckor eller tillbud i trafik som inte är sådana som avses i 2—4 punkten, ska dock kunna utredas med stöd av 2 mom. eller som en del av en temautredning enligt 3 mom.

Enligt 2 punkten ska olyckor och allvarliga tillbud i luftfart utredas. I bestämmelsen hänvisas till definitionen i artikel 3 i flyghaveridirektivet och i bilaga 13 kap. 1 i konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949), jämte ändringar samt till den internationella organisationen för civil luftfart ICAO:s konvention, den s.k. Chicagokonventionen, artikel 13, som gäller utredning av olyckor. I korthet är det fråga om händelser som har samband med användning av en luftfarkost, där någon har skadats dödligt eller allvarligt eller där luftfartyget eller dess konstruktioner har skadats eller där ett luftfartyg har försvunnit eller är helt onåbart. De slag av olyckor och tillbud som ska utredas med stöd av 2 punkten är rätt omfattande, eftersom definitionen av luftfartyg är heltäckande. Vanligen är det fråga om flygplans- och helikopterolyckor.

Flyghaveridirektivet och bilaga 13 i konventionen gäller endast civil luftfart. Den föreslagna lagen ska dock i vissa fall också kunna tillämpas på militär luftfart. En bestämmelse om gränsdragningen finns i 4 §. Enligt den finns det särskilda bestämmelser om utredning av militära luftfartsolyckor. I propositionen ingår ett förslag till lag om utredning av militära luftfartsolyckor (se det andra lagförslaget).

Enligt 3 punkten hör allvarliga olyckor i järnvägstrafiken till de olyckor som ska utredas. Beträffande definitionen av sådana olyckor hänvisas till järnvägssäkerhetsdirektivet. I artikel 19 i direktivet finns en bestämmelse om skyldigheten att genomföra en utredning när det är fråga om en sådan allvarlig olycka som definieras i artikel 3. Med allvarlig olycka avses varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller som leder till omfat-

tande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön. Med allvarlig olycka avses enligt direktivet även varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen. För att tillämpningsområdet ska vara tydligt föreslås i 3 punkten dessutom att motsvarande olyckor i annan offentlig eller privat spårtrafik också ska utredas. Vid sidan av normal tågtrafik ska enligt lagen således utredas allvarliga olyckor i metro- och spårvagnstrafik och enspårig trafik samt när det är fråga om privata spåranslagningar och museijärnvägstrafik som avses i järnvägslagen.

Punkt 4 innehåller bestämmelser om skyldigheten att utreda mycket allvarliga olyckor i sjötrafik. Beträffande definitionen av olycka hänvisas till sjöolycksdirektivet, som ska sättas i kraft genom lagen, och internationella sjöfartsorganisationen IMO:s SOLAS-konvention. Det närmare innehållet i förpliktelsen enligt konventionen bygger på organisationens resolution MSC.255(84) (olycksutredningskoden), vilken föreslås bli godkänd som en del av föreliggande proposition. En mycket allvarlig sjöolycka definieras enligt koden som en olycka som innebär att fartyget har försvunnit, att en eller flera människor har avlidit, eller att allvarlig skada har uppkommit på miljön. Enligt ett uttryckligt omnämnande som föreslås i lagen ska dessutom mycket allvarliga olyckor i insjötrafiken höra till de olyckor som ska utredas.

Paragrafens 2 mom. gäller utredning av andra olyckor och tillbud än dem som avses i 1 mom. En säkerhetsutredning ska kunna göras också när det är fråga om andra olyckor, tillbud till stora olyckor och andra tillbud. Beslutet om att inleda en utredning ska då vara beroende av prövning. Bestämmelser om kriterierna för bedömningen finns i lagförslagets 17 § 2 mom. I gällande lag finns endast bestämmelser om utredning av tillbud till stora olyckor. I praktiken har det dock uppstått behov att utreda också andra olyckor och tillbud, om en utredning har ansetts vara nyttig för den allmänna säkerheten. Med tillbud avses en händelse där ett annat händelseförlopp lätt hade kunnat sluta i en olycka, men där förödande följder har undgått. Med hänsyn till säkerhetsfrämjande kan det ofta

vara lika viktigt att utreda tillbud som egentliga olyckor. Den nya bestämmelsen utvidgar i någon mån tillämningsområdet jämfört med den nuvarande lagen. Inom de områden där även andra, t.ex. tillsynsmyndigheterna på området i fråga, enligt lag kan utreda olyckor och tillbud, ska Olycksutredningscentralen kunna förhandla med myndigheten om behovet av en utredning och komma överens om det mest ändamålsenliga sättet att ordna utredningen.

Paragrafens 3 mom. gäller möjligheten att genomföra en temautredning. Det är fråga om en form av utredning, där utredningen görs med anledning av flera olyckor eller tillbud som påminner om varandra. Kriterierna för en bedömning av om en temautredning ska inledas finns också i 17 § 2 mom. En temautredning hindrar inte att enskilda olyckor eller tillbud utreds separat eller med stöd av 1 eller 2 mom. Temautredningar har gjorts redan tidigare och bestämmelser föreslås nu i lagen eftersom det har funnits behov av sådana utredningar. Med metoderna vid en temautredning kan man ibland bättre än vid en utredning av en enskild händelse upptäcka säkerhetsbrister eller lösningsmodeller som har stor betydelse för att förbättra säkerheten på området i fråga. De temautredningar som hittills har gjorts har gällt t.ex. olyckor vid plankorsningar, haverier i inrikes passagerarfartygstrafik och bussbränder. På motsvarande sätt kan det också finnas behov att utreda olika slags allvarliga och ofta upprepade olycksslag i hemmet och under fritiden eller allvarliga arbetsolycksfall.

I paragrafens 4 mom. finns en bestämmelse om tillämpning av lagen på exceptionella händelser. Begreppet exceptionell händelse definieras i 5 kap., som även innehåller särskilda bestämmelser om utredning av en sådan händelse. Enligt huvudregeln ska den föreslagna lagens allmänna bestämmelser om det praktiska genomförandet av utredningar tillämpas också på dessa utredningar.

**3 §. Tillämpning av bestämmelserna om utredning av olyckor.** "Olycka" är ett allmänt begrepp i den föreslagna lagen. Utgångspunkten är att lagens bestämmelser om olyckor också ska tillämpas på utredning av olika slags tillbud samt på utredning av s.k. exceptionella händelser, om inte något annat

föreskrivs särskilt i lagen. Bestämmelserna ska likaså tillämpas på temautredningar, fastän föremålet för utredningen är flera olyckor eller tillbud. Paragrafen behövs för att förenkla lagtexten.

**4 §. Förhållande till annan lagstiftning.** I paragrafens 1 mom. ingår en allmän bestämmelse om att EU-lagstiftningen och internationella förpliktelser som binder Finland ska iaktas i en säkerhetsutredning. Det är t.ex. fråga om de EU-rättsakter och de internationella konventioner till vilka det hänvisas i 2 § 1 mom. I praktisk säkerhetsutredning ska man beakta inte bara den nationella lagstiftningen om utredarnas befogenheter och om detaljer om hur utredningen ska genomföras utan också de internationella normer som i detalj reglerar utredning inom olika trafikslag.

Enligt 2 mom. finns det särskilda bestämmelser om utredning av militära luftfartsolyckor. I propositionen ingår ett förslag till en ny lag om utredning av militära luftfartsolyckor. Genom den revideras de bestämmelser om utredning som nu finns i statsrådets förordning om militär luftfart. I 4 § i den föreslagna lagen finns bestämmelser om de olyckor och tillbud som ska utredas av militärmyndigheterna. Andra olyckor och tillbud som inträffar i försvarsmaktens verksamhet kan utredas med stöd av den föreslagna lagen när villkoren i 2 eller 17 § 2 mom. i den uppfylls. Behörighetsfördelningen mellan militärmyndigheterna och Olycksutredningscentralen ska förbli oförändrad.

I paragrafens 2 mom. finns dessutom ett omnämnande av lagen om utredning av trafikolyckor på väg och i terräng. Enligt 1 § i den lagen tillämpas lagen på utredning av trafikolyckor på väg och i terräng i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Säkerhetsutredning av olyckor och tillbud i väg- och terrängtrafik är ett omfattande slag av utredning som kräver specialkunskaper och som Trafikförsäkringscentralen och delegationen och utredningskommissionerna i anslutning till den svarar för. Enligt lagen om utredning av trafikolyckor på väg och i terräng gör Trafikförsäkringscentralen inte en utredning om Olycksutredningscentralen har beslutat göra det. I praktiken kan utredningsmyndigheterna samtidigt vara behöriga i enskilda fall.

Olycksutredningscentralen har t.ex. tidigare genomfört temautredningar efter flera olyckor vid plankorsningar som har haft dödlig utgång.

Vid sidan av de säkerhetsutredningar som ska göras med stöd av den föreslagna lagen undersöks olyckor och tillbud även av andra myndigheter och enskilda organisationer. På utredningen av de olyckor som avses i 2 mom. tillämpas de lagar som nämns i momentet. Däremot kan andra myndigheter och enskilda organisationer till följd av lagstiftningen eller anvisningar om dem genomföra utredningar parallellt med Olycksutredningscentralen. De utredningar som genomförs av dessa aktörer beskrivs närmare i propositionens allmänna motivering.

Enligt 3 mom. ska stora olyckor och tillbud till sådana inom militär luftfart och väg- och terrängtrafik utredas med stöd av den föreslagna lagen. Bestämmelsen innebär ett undantag från huvudregeln i 2 mom. och den motsvarar nu gällande lag. Olycksutredningscentralen ska utreda t.ex. olyckor eller tillbud i vägtrafik, om det är fråga om en sådan stor olycka eller ett sådant tillbud till en sådan som definieras i 2 mom.

**5 §. Utredningens innehåll.** Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka frågor som ska klarläggas i en utredning som görs av Olycksutredningscentralen. I 1 mom. finns en allmän förteckning över sådant som ska utredas. Omfattningen av utredningen beror alltid på särdragen i det fall det är fråga om. I internationella konventioner och i EU-lagstiftningen finns det dessutom beträffande vissa trafikslag detaljerade förteckningar om vad som ska utredas.

I säkerhetsutredningar med anledning av olyckor eller tillbud ska händelseförloppet, orsaker och följder utredas. Med utredning av händelseförloppet avses att man ska konstatera de omständigheter som rådde vid olycksögonblicket och beskriva de olika skedena i olyckan. Vid utredningen bör man försöka klarlägga alla orsaker som har lett till olyckan eller tillbudet. Med orsak avses olika slags faktorer bakom händelsen och omständigheter som har påverkat den. De kan vara direkta eller indirekta. I praktiken undersöks sådana faktorer och bakgrundsfaktorer som har bidragit till en händelse vilka genom att

de har haft samband med varandra har bildat en farlig helhet. Orsaker som åtminstone indirekt påverkar olyckor eller tillbud kan man finna t.ex. i arbetsmetoder eller handlingsmönster, den säkerhetsnivå och kultur som man har gått in för, ledningen, utbildningen samt i lagar och andra författningar och i anvisningar. Ibland kan orsaken till en olycka eller ett tillbud förefalla uppenbar. Det kan ändå finnas behov att med de metoder som ingår i en säkerhetsutredning utreda varför någon mänsklig verksamhet har lett till en förödande olycka. Det kan också bli nödvändigt att ta ställning till om tillräckliga resurser har tilldelats för att främja säkerheten.

I en utredning ska man också klarlägga och beskriva följderna av olyckan eller tillbudet. Vanligen följer man ända tills utredningen blir klar vad som sker efter en olycka eller ett tillbud och t.ex. hur de som varit med om händelsen repar sig och vilken psykisk eftervård som ges. För att förebygga nya olyckor och tillbud och avvärja skador är det också viktigt att undersöka räddningsinsatserna och andra myndighetsåtgärder i samband med olyckan eller tillbudet. Därför föreslås det att 1 mom. kompletteras i förhållande till nu gällande lag så att olika myndigheters, så som polisens, Nödcentralsverkets, ambulanspersonalens, socialmyndigheternas eller ministeriernas verksamhet i samband med händelsen kan utredas.

Paragrafens 2 mom. gäller vissa särskilda frågor som ska klarläggas. Förslaget motsvarar i huvudsak 4 § i den nu gällande lagen om undersökning av olyckor. I en utredning ska man såsom nu särskilt klarlägga om anläggningar och konstruktioner som har samband med olyckan eller tillbudet har varit i skick och om säkerheten har beaktats i användningen av dem. Upptäckt av konstruktionsfel, så som planerings- och tillverkningsfel, har stor betydelse när det gäller att förebygga nya olyckor och tillbud. I momentet föreskrivs dessutom på samma sätt som för närvarande att uppmärksamhet ska fästas vid att inspektions- och övervakningsverksamheten fungerar. En ny sak i förteckningen är tillägget att man ska undersöka om ledningen av den verksamhet som lett till olyckan eller tillbudet har skötts som sig bör. Det innebär att man ska utreda om ansvarsförhållandena är

tydliga och om det ledningssystem som krävs inom olika branscher uppfyller föreskrivna krav.

Enligt förslaget ska man dessutom i en utredning fästa särskild vikt vid de föreskrifter och bestämmelser som gäller säkerheten. Med föreskrifter avses lagstiftningen om branschen i fråga. Med bestämmelser avses skriftliga bestämmelser eller förpliktande order. När föreskrifterna och bestämmelserna undersöks ska man framför allt utreda om de motsvarar kraven på allmän säkerhet. I praktiken har det också förekommit att det har undersökts om bestämmelserna i lagstiftningen fungerar och att förbättringsförslag har lagts fram. Nu föreslås ett uttryckligt omnämnande av detta i lagen.

**6 §. Territoriell behörighet.** I lagförslaget ingår en bestämmelse om de olyckor som myndigheterna i Finland ska utreda. Paragrafens 1 mom. ger uttryck för huvudregeln, som är territorialprincipen: olyckor och tillbud utreds, om de har inträffat i Finland. Särskilda bestämmelser föreslås dessutom om utredning av olyckor eller tillbud som har inträffat i sjötrafik inom den arrenderade delen av Saima kanal. Detta bygger på bestämmelserna i arrendeavtalet mellan Finland och Ryssland. Vissa undantag som behövs från territorialprincipen föreskrivs i 2 och 3 mom. Undantagen bygger på internationella konventioner och på EU-lagstiftningen.

Lagens tillämpning på Åland bestäms enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991, självstyrelselagen). Lagen tillämpas inte inom de lagstiftningsområden där behörigheten enligt 18 § i självstyrelselagen hör till landskapet Åland. Så är fallet t.ex. beträffande brand- och räddningsväsendet (18 § 6 punkten). Å andra sidan ska den föreslagna lagen dock tillämpas när lagstiftningsbehörigheten enligt självstyrelselagen hör till riket, så som är fallet beträffande handelssjöfart och luftfart (27 § 13 och 14 punkten i självstyrelselagen). Vilken befogenhet Olycksutredningscentralen har på Åland bestäms enligt prövning i det enskilda fallet. I utredning av olyckor och tillbud på Åland bör centralen i praktiken samarbeta med de lokala myndigheterna. I frågor som inte omfattas av behörigheten kan det i vissa fall fin-

nas behov att ge handräckning på det sätt som avses i 31 § i självstyrelselagen.

Paragrafens 2 mom. gäller utredning av olyckor och tillbud som har inträffat utanför Finland. De kan utredas om så föreskrivs i EU-lagstiftningen eller i internationella konventioner. Inom luftfarten utredes Finland med stöd av bilaga 13 i ICAO:s internationella konvention om civil luftfart olyckor och tillbud som har inträffat utomlands, om en finsk luftfarkost är inblandad och utredningsmyndigheten i den stat händelsen har inträffat inte undersöker saken.

Från Finland går järnvägstrafik över riksgränsen till såväl Sverige som Ryssland. En järnvägsolycka eller ett tillbud i Sverige kan utredas i Finland, om länderna kommer överens om detta. Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet är detta möjligt när en olycka eller ett tillbud har inträffat på gränsen mellan medlemsstaterna eller i närheten av den. I järnvägsgränsavtalet med Ryssland finns en överenskommelse att olyckor eller tillbud som har drabbat rörligt materiel ska utredas av den stat där det banavsnitt eller den station finns där olyckan eller tillbudet inträffade, oberoende av vilken stat som är hemland för den som äger materielen. Finland kan således endast utreda olyckor och tillbud som har inträffat på den finska sidan. En utredning kan göras också för det fall att ryskt rörligt materiel har varit inblandat i en olycka.

Inom sjötrafiken bestäms skyldigheten att genomföra en utredning inte bara enligt territorialprincipen i 1 mom. utan också av den s.k. flaggstatsprincipen. Enligt sjöolycksdirektivet ska olyckor och tillbud i sjötrafik utredas inte bara när olyckan eller tillbudet har inträffat på finskt territorialvatten utan också när olyckan eller tillbudet har inträffat inom ett annat lands territorialvatten eller på internationellt vatten, om ett finskt fartyg har varit inblandat i olyckan. Enligt 1 kap. 1 § sjölagen är ett fartyg är finskt, om det till mer än sex tiondelar ägs av finska medborgare eller finska juridiska personer. Dessutom ska en olycka eller ett tillbud som har inträffat utanför Finland utredas, om den på något annat sätt har väsentligt intresse för Finland. En olycka eller ett tillbud kan på det sätt som avses i direktivet ha väsentligt intresse för Finland t.ex. om ett stort antal passagerare



finns ombord på ett olycksfartyg eller om fartyget är byggt i Finland och frågor som gäller konstruktionen kan bli föremål för utredning i samband med en säkerhetsutredning.

I praktiken kan de ovan relaterade bestämmelserna i sjöolycksdirektivet leda till att flera än en stat är skyldiga att utreda en olycka eller ett tillbud. Utgångspunkten för direktivet är också att de stater som är skyldiga att genomföra en utredning ska komma överens om vilken av dem som gör det. Det bör höra till undantagen att utredningar görs parallellt. Om en olycka eller ett tillbud i sjötrafik gäller andra än EU:s medlemsstater, ska SOLAS-konventionen tillämpas liksom även den kod angående utredning av sjöolyckor som enligt föreliggande proposition föreslås bli godkänd. Även i koden förutsätts det att staterna i första hand kommer överens om hur utredningsansvaret fördelas. Det är dock i högre grad än enligt sjöolycksdirektivet möjligt att genomföra parallella utredningar.

Även om en olycka eller ett tillbud skulle inträffa utanför Finlands gränser, kan effekterna för Finland vara betydande. I paragrafens 3 mom. finns en bestämmelse om möjligheten att med vissa begränsningar utreda olyckor och tillbud som har inträffat utomlands. Utredning av olyckor som har inträffat utomlands begränsas enligt förslaget till att enbart omfatta omständigheter som gäller Finland. Bestämmelsen ska gälla olyckor och tillbud inom alla livsområden. I praktiken har man utrett t.ex. följderna för Finland av tsunamikatastrofen i Fjärran Östern och myndigheternas verksamhet under och efter krisen. På motsvarande sätt kan man utreda t.ex. en miljökatastrof som inträffar i ett grannland och som påverkar naturen eller säkerheten även i Finland. En olycka eller ett tillbud som drabbar en finsk trupp under krishantering ska likaså kunna utredas till vissa delar. Med anledning av händelsen ska man kunna utreda inte bara följderna för Finland utan också finländares och finska myndigheters agerande i samband med händelsen. Hur den stat där händelsen har inträffat eller andra staters myndigheter har agerat kan inte till följd av suveränitetsprincipen utredas.

**7 §.** *Beslut att inte genomföra en utredning.* Paragrafen gäller situationer där en överens-

kommelse mellan stater har ingåtts om arbetsfördelningen i en utredning eller om den utredningsmyndighet som har huvudansvaret eller där en internationell organisation genomför utredningen. I praktiken är det fråga om att Olycksutredningscentralen då har rätt att låta bli att genomföra en utredning av en olycka eller ett tillbud som den enligt lag, EU-lagstiftningen eller en internationell förpliktelse som binder Finland borde genomföra. Bakgrunden till bestämmelsen är framför allt bestämmelserna i EU-direktiven, enligt vilka medlemsstaterna kan eller ska komma överens om vilken stat som genomför utredningen.

I synnerhet inom sjötrafiken kan det på grund av bestämmelserna i sjöolycksdirektivet och koden om utredning av sjöolyckor uppstå en situation där en eller flera stater samtidigt är skyldiga att utreda en olycka eller ett tillbud. Enligt sjöolycksdirektivet är det dock ett undantag att flera utredningar görs parallellt. Direktivet innehåller en skyldighet att underrätta EU-kommissionen om orsakerna till att parallella utredningar görs. För Finlands del är det enligt 8 § 2 mom. Olycksutredningscentralen som ska föra förhandlingar med andra staters utredningsmyndigheter om flera utredningar ska göras.

Det ska vara möjligt att låta bli att göra en utredning t.ex. om en annan medlemsstat i EU som tillämpar EU-lagstiftningen om utredningar svarar för den. När man överväger om man ska låta bli att göra en utredning när en annan stat eller en internationell organisation undersöker en olycka eller ett tillbud, kan man bedöma den statens eller organisationens beredskap att genomföra utredningen på ett riktigt sätt. Väsentligt är t.ex. om de internationella förpliktelser om säkerhetsutredning som nämns i 2 § 1 mom. följs i utredningen så som man skulle göra i Finland. Väsentligt vid övervägandet är också att syftet med utredningen på ett sätt som motsvarar 1 § ska vara att främja säkerheten och inte att klarlägga rättsligt ansvar.

## 2 kap. **Organisatoriska bestämmelser**

**8 §.** *Olycksutredningscentralen.* Olycksutredningscentralen ska vara den myndighet

som i Finland svarar för säkerhetsutredningarna.

I paragrafens 1 mom. finns en bestämmelse om centralens ställning. EU-lagstiftningen förutsätter att utredningsmyndigheten ska vara ett permanent organ som i sin verksamhet är självständigt och oberoende. Detta konstateras uttryckligen i lagen. För att garantera oberoendet föreslås det att myndigheten även framdeles hör till justitieministeriets förvaltningsområde. Justitieministeriet har inte några tillstånds- eller tillsynsuppgifter inom de områden som kan bli föremål för utredningar. Centralen ska vara en självständig förvaltningsmyndighet och justitieministeriet ska inte kunna påverka det utredningsarbete som centralen utför. Centralens verksamhet finansieras via justitieministeriets budget och justitieministeriet föredrar de lag- och andra författningsförslag som gäller säkerhetsutredning.

Paragrafens 2 mom. gäller centralens uppgifter. Den huvudsakliga uppgiften är att genomföra säkerhetsutredningar med anledning av sådana olyckor och tillbud som avses i 2 § 1—3 mom. Säkerhetsutredningar ska genomföras som tjänstearbete eller av enskilda utredningskommissioner som tillsätts för uppdraget. I momentet finns också bestämmelser om centralens andra uppgifter vilka i sak motsvarar de nuvarande.

I momentets 1 punkt bestäms om centralens uppgift att allmänt organisera och övervaka säkerhetsutredningar. Centralen ska på allmän nivå dra försorg om styrningen, tillsynen och informationen beträffande varje säkerhetsutredning som har inletts samt på allmän nivå svara för säkerhetsutredningen. Centralen ska bl.a. besluta om allmänna principer och mål för utredningen samt dra försorg om tillräckliga resurser och om att de tjänstemän och utomstående som medverkar i en säkerhetsutredning är förtrogna med lagstiftningen om utredningar och om bestämmelserna i de internationella förpliktelseerna och att de iakttar enhetliga utredningsmetoder.

I momentet finns dessutom bestämmelser om centralens uppgift att utbilda utredare (2 punkten) och att upprätthålla beredskap att inleda säkerhetsutredningar (3 punkten). I praktiken svarar centralens tjänstemän turvis

för telefonjour dygnet runt, då de tar emot anmälningar om olyckor och tillbud samt vidtar behövliga åtgärder för att inleda utredningar.

I momentets 4 punkt konstateras att centralen har till uppgift att bedriva internationellt samarbete tillsammans med utländska myndigheter som genomför utredningar och med övernationella säkerhetsmyndigheter. Sådana är t.ex. de EU-myndigheter som svarar för luftfarts-, sjö- och järnvägssäkerheten. Inom ramen för det internationella samarbetet får Olycksutredningscentralen också aktuell information om olyckor av väsentligt intresse för Finland och den beslutar med anledning av informationen om en utredning ska inledas eller en representant ska skickas för att delta i ett utredningsorgan som tillsätts av en annan stat (12.2 §). I lagförslaget 41 § finns en särskild bestämmelse om hjälp till utredningsmyndigheter i andra stater.

Enligt 5 punkten ska Olycksutredningscentralen ge rekommendationer för att förbättra säkerheten och följa hur de iakttas. Säkerhetsrekommendationerna ska liksom för närvarande ingå i utredningsrapporterna. Enligt förslaget ska uppföljningen av rekommendationerna förbättras och bestämmelserna i 4 kap. är noggrannare än för närvarande.

**9 §. Centralens organisation.** I paragrafen finns bestämmelser om organisationen och personalen vid Olycksutredningscentralen. Bestämmelser som nu finns i förordning överförs till lagnivå. Några förändringar av centralens organisation föreslås inte.

Centralen ska ha en direktör som utnämns av statsrådet. I 2 mom. finns bestämmelser om direktörens allmänna uppgifter. Centralen ska dessutom ha tjänstemän som genomför säkerhetsutredningar och andra tjänstemän samt vid behov annan personal. För närvarande har centralen 11 ordinarie tjänstemän, av vilka fyra är ledande utredare inom sitt utredningsområde. För administrativa uppgifter har centralen för närvarande en förvaltningschef och två andra tjänstemän. Personalen har inte för närvarande någon personal i arbetsavtalsförhållande. Sådan personal kan dock enligt lagen anställas t.ex. för uppgifter vid centralen av mer teknisk natur. De experter vid centralen som avses i 11 § ska inte stå i arbetsavtals- eller tjänsteförhållande till

centralen, utan de ska genomföra utredningar med stöd av avtal och uppdrag under centralens ledning och tillsyn.

Enligt paragrafens 3 mom. ska centralen ha en arbetsordning med närmare bestämmelser om centralens organisation, förvaltning och allmänna organisation av verksamheten. Arbetsordningen ska fastställas av direktören. Vid behov ska det vara möjligt att i arbetsordningen bestämma t.ex. om hur ärendena ska föredras eller hur centralens utredningsverksamhet ska ordnas inom olika utredningsområden.

**10 §. Särskilda behörighetsvillkor.** I paragrafen bestäms om behörighetsvillkoren för tjänsterna vid Olycksutredningscentralen. De nuvarande förordningsbestämmelserna förs över till lagnivå. Vid sidan av de allmänna behörighetsvillkoren i statstjänstemannalagen (750/1994) finns det liksom nu behov att föreskriva särskilda behörighetsvillkor för direktören och de tjänstemän som genomför säkerhetsutredningar.

I 1 mom. anges behörighetsvillkoren för direktören, vilka inte föreslås ändrade. Behörighetsvillkoren för direktören motsvarar de behörighetsvillkor som i allmänhet gäller för tjänstemän som har de högsta chefsuppdragen i statsförvaltningen.

Bestämmelser om behörighetsvillkoren för tjänstemän som genomför säkerhetsutredningar finns i 2 mom. Enligt lagen ska centralen genomföra utredningar av mycket olika slags utredningar och tillbud. Därför kan man inte ha väldigt exakta behörighetsvillkor i lagen. Det är inte möjligt att förutsätta någon viss examen eller utbildning av de tjänstemän som genomför säkerhetsutredningar, utan den utbildning som lämpar sig för uppdraget kan variera enligt den expertis som behövs. De anställda vid Olycksutredningscentralen är personer som är förtrogna med olika trafikslag, t.ex. trafikpiloter, lokförare och sjökaptener. Det väsentliga är att centralen har tillgång till tjänstemän med olika slags sakkunskap. På samma sätt som nu ska sådan skicklighet och erfarenhet som behövs för att sköta tjänsten med framgång vara det viktigaste.

**11 §. Experter vid Olycksutredningscentralen.** Paragrafen gäller möjligheterna för Olycksutredningscentralen att anlita utom-

stående experter. De nuvarande förordningsbestämmelserna överförs till lagnivå och regleringen preciseras. Ärligen anlitar centralen inemot etthundra experter. Några ändringar av nuvarande praxis föreslås inte. Centralen ska enligt 8 § 2 mom. ha till uppgift att utbilda experter. Med det avses i synnerhet utbildning i metoder att genomföra säkerhetsutredningar. Vid sidan av utomstående expertis kan centralen i enskilda frågor begära utredningar eller sakkunnigutlåtanden av utomstående på det sätt som anges i 24 §.

Enligt lagen ska Olycksutredningscentralen utreda mycket olika slags olyckor och tillbud inom olika livsområden. Utredningen kräver att centralen har tillgång till bästa möjliga expertis. Eftersom centralens ordinarie personal är liten, är det nödvändigt att använda utomstående expertutredare för att utredningarna ska kunna genomföras fackmässigt. Med hjälp av utomstående experter kan man dessutom garantera tillräcklig och mångsidig sakkunskap och kunnande samt att preliminär utredning av olyckor och tillbud kan inledas så snart som möjligt efter en olycka.

Enligt paragrafens 1 mom. har Olycksutredningscentralen möjlighet att anlita utomstående experter som hjälp vid en utredning. Experterna vid centralen ska förordnas skriftligen, separat för varje utredningsuppdrag (13.4 §). Efter förordnandet har experten ett uppdragsavtal med centralen. Det innebär att centralen har ansvar för tillsynen medan utredningsarbetet pågår. Till experten ska i enlighet med 45 § betalas ett arvode för arbetet med utredningen. Experterna vid centralen ska ges ett identitetskort, enligt vad som föreskrivs i 44 §.

Enligt 2 mom. ska behörighetsvillkoren för experter vid Olycksutredningscentralen av olyckor motsvara den behörighet som krävs av centralens tjänstemannautredare. Längre fram i lagförslaget föreskrivs att experterna även i övrigt ska omfattas av samma krav som centralens ordinarie utredningspersonal. I synnerhet bör man observera kravet i 14 § att utredningarna ska vara opartiska.

**12 §. Företrädare för andra stater.** En olycka eller ett tillbud som inträffar i Finland kan ha väsentligt intresse för en annan stat. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om möjligheterna för en annan stat att bistå vid en säker-

hetsutredning som Finland genomför. Beslutet om att en representant för en annan stat bistår ska fattas av Olycksutredningscentralen.

Bestämmelser om rätt för andra staters företrädare att delta i en utredning finns för luftfarts-, sjö- och spårtrafiken i EU-lagstiftningen samt för luftfartens och sjöfartens vidkommande dessutom i internationella konventioner. Enligt paragrafen ska det dessutom vara möjligt att utse en representant vid utredning av olyckor eller tillbud när det är fråga om andra trafikslag, om Olycksutredningscentralen anser att det behövs och en annan stat begär att få sända en representant. Behov av att en representant för en annan stat bistår vid en utredning kan föreligga t.ex. vid utredning av en stor olycka, där ett stort antal medborgare från den andra staten har omkommit eller skadats.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt om befogenheten för Olycksutredningscentralen att vidta åtgärder för att säkerställa att en representant för Finland kan delta i en olycksutredning utomlands. Rätten att pröva om en representant ska sändas ska ankomma på centralen och centralen ska föreslå vem det ska vara. Att en representant deltar kan vara behövligt t.ex. när Finland på det sätt som avses i 7 § har kommit överens med en annan stat om fördelning av utredningsansvaret eller om en olycka eller ett tillbud annars har väsentligt intresse för Finland. Rätten för en representant att delta bestäms enligt EU-lagstiftningen och de internationella förpliktelser som binder Finland.

**13 §. Utredningskommission.** Paragrafen gäller möjligheten att tillsätta en utredningskommission för att genomföra en enskild utredning. Uttrycket utredningskommission ersätter det tidigare uttrycket undersökningskommission. På finska införs benämningen "tutkintaryhmä" i stället för det tidigare "tutkintalautakunta".

Enligt 17 § fattar Olycksutredningscentralen beslut om hur utredningen ska genomföras och hur omfattande den ska vara. En eller flera tjänstemannautredare vid centralen kan förordnas att genomföra utredningen. Alternativt kan enligt 1 § tillsättas en utredningskommission. Vid valet av sätt att organisera utredningen kan man beakta omfattningen av

och särdrag i olyckan eller tillbudet. Det ska dock vara nödvändigt att tillsätta en utredningskommission, om det vid utredningen finns behov att anlita en sådan expert vid Olycksutredningscentralen som avses i 11 §.

En utredningskommission tillsätts genom beslut av Olycksutredningscentralen. Med avvikelse från det som nu gäller ska centralen vid behov tillsätta en utredningskommission även för utredning av en stor olycka, och statsrådets nuvarande befogenhet upphör i det avseendet. Skälen till ändringen är att beslutsfattandet måste vara snabbt när utredningen organiseras. Dessutom ska det enligt 2 § 1 mom. vara obligatoriskt att inleda en utredning när en stor olycka har inträffat och då har centralen inte prövningsrätt i frågan. Att centralen har befogenhet att tillsätta en utredningskommission är praktiskt i de fall där olyckans allvarlighetsgrad framgår först medan utredningen framskrider. I 5 kap. finns dock bestämmelser om statsrådets befogenhet att besluta om inledande av en utredning och tillsättande av en utredningskommission när det är fråga om utredning av en sådan exceptionell händelse som avses i 2 § 4 mom.

Paragrafens 2 mom. gäller utredningskommissionernas sammansättning. De nuvarande bestämmelserna på förordningsnivå överförs till lagnivå och preciseras. Till medlem i en utredningskommission ska kunna utses tjänstemän vid Olycksutredningscentralen eller tjänstemän vid andra myndigheter. Dessutom ska de i 11 § avsedda experterna vid centralen kunna utses, om de samtycker. En utredningskommissions sammansättning ska bestämmas separat för varje olycka och tillbud som undersöks. När kommissionen tillsätts ska det vara möjligt att beakta händelsens omfattning och särdrag. I praktiken är det centralen som sköter om att kommissionen kan tillsättas.

I paragrafen förutsätts inte att medlemmarna i en utredningskommission ska ha en viss utbildning eller företräda vissa myndigheter. Syftet med bestämmelsen är att på samma sätt som nu garantera att man för säkerhetsutredning har tillgång till de bästa och med hänsyn till föremålet för utredningen mest opartiska experterna. Också antalet medlemmar i en utredningskommission ska be-

stämmas i varje enskilt fall. Antalet har således lämnats öppet i lagförslaget på samma sätt som i nuvarande lag. En utredningskommission består vanligen av 3—5 medlemmar.

Av praktiska skäl vore det ändamålsenligt att en av utredningskommissionens medlemmar är chef för kommissionen. För att organisera utredningen ska utredningskommissionen vid behov kunna besluta om den interna arbetsfördelningen och andra organisatoriska frågor, så som t.ex. att utse en vice ordförande och en sekreterare.

I 3 mom. ingår en bestämmelse om ändring av en utredningskommissions sammansättning. För närvarande finns det inte någon sådan bestämmelse i lagen. Enligt förslaget ska det vara möjligt att ändra sammansättningen, om det är nödvändigt för att åstadkomma en sakkunnig, oberoende och opartisk utredning. Det innebär t.ex. att en utredningskommission ska kunna kompletteras med nya medlemmar, om det medan utredningen pågår kommer fram frågor som kräver ny sakkunskap. Å andra sidan ska det också vara möjligt att befria en medlem i en utredningskommission från uppdraget, om dennes möjligheter att delta i utredningen förändras. Det kan t.ex. senare komma fram omständigheter som kan göra det nödvändigt att omvärdera medlemmens opartiskhet i förhållande till händelsen eller de inblandade.

I paragrafens 4 mom. ingår en uttrycklig bestämmelse om att varje utomstående som har gett sitt samtycke att bli medlem i en utredningskommission ska ges ett skriftligt förordnande. Detta skulle i enlighet med nu rådande praxis ske genom samma beslut som gäller beslutet att inleda en utredning och att tillsätta en utredningskommission.

**14 §. Jäv.** Paragrafen innehåller bestämmelser om jäv för dem som deltar i en säkerhetsutredning. I EU-lagstiftningen och i internationella konventioner om säkerhetsutredning förutsätts att utredningsmyndigheterna liksom även utredarna inte har sådana bindningar som kan påverka utredningarnas tillförlitlighet.

I 28 § i förvaltningslagen (434/2003) finns en allmän bestämmelse jäv för tjänstemän vid handläggning av ett ärende. När det gäller lagen om säkerhetsutredning av olyckor

och andra tillbud har det ansetts ändamålsenligt att delvis behålla egna specialbestämmelser om jäv. I jämförelse med den nu gällande lagen föreslås en hänvisning till vissa jävsgrunder enligt förvaltningslagen och dessutom föreslås som ny jävsgrund att en representant för en myndighet är jävig (4 punkten). Nytt i förhållande till den nuvarande lagen är dessutom att i paragrafen används uttrycket närstående, på samma sätt som i förvaltningslagen, i stället för uttrycket nära släkting.

Enligt 1 mom. ska angående jäv för den som genomför en utredning tillämpas vad som i 28 § 1 mom. 4—7 punkten i förvaltningslagen föreskrivs om jäv för tjänstemän vid handläggning av ett ärende.

Enligt den nämnda 4 punkten är den som deltar i en utredning jävig, om han eller hon står i anställningsförhållande eller i sådant uppdragsförhållande som har samband med det föreliggande ärendet till en part eller till någon för vilken avgörandet i ärendet kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada. Ett uttryckligt omnämnande av saken finns inte i den nu gällande lagen om undersökning av olyckor. I praktiken har detta dock varit en av de vanligaste orsakerna som har påverkat förutsättningarna att delta i en utredning av en olycka eller ett tillbud. Sådan sakkunskap som behövs vid säkerhetsutredningar erhålls vid sidan av utbildning oftast i synnerhet genom arbetserfarenhet. I en utredning av en olycka eller ett tillbud kan dock inte delta personer som på grund av ett anställningsförhållande eller något jämförbart uppdragsförhållande har en bindning till en offentlig eller privat organisation som på något sätt är inblandad i olyckan eller tillbudet. Med part avses i detta sammanhang vid sidan av andra de som är inblandade i olyckan, så som en trafikant eller den vars infrastruktur har skadats i olyckan. En person, som står i arbetsavtals- eller tjänsteförhållande till exempelvis den som äger eller har tillverkat olika slags trafikmedel eller som innehar infrastruktur, kan således inte i praktiken delta vid en utredning av olyckor eller tillbud som gäller de olika trafikslagen.

Enligt 28 § 1 mom. 5 punkten i förvaltningslagen kommer den som deltar i en utredning att vara jävig, om han eller hon eller

en närstående till honom eller henne är medlem av styrelsen, förvaltningsrådet eller något därmed jämförbart organ eller är verkställande direktör eller innehar motsvarande ställning i en sådan sammanslutning eller stiftelse eller sådant statligt affärsverk eller sådan statlig inrättning som är part eller för vilken avgörandet i ärendet kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada. Någon bestämmelse om detta finns inte i den nu gällande lagen om undersökning av olyckor. På dessa personer kan 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen inte tillämpas, eftersom de inte står i ett arbetsavtalsrättsligt anställningsförhållande. En person är jävig att delta i en säkerhetsutredning, om han eller hon står i ett sådant förhållande till någon som är inblandad i en olycka eller ett tillbud eller till den som avgörandet i ärendet kan väntas medföra nytta eller skada. Jävig att delta i en utredning är således t.ex. verkställande direktören och styrelsemedlemmarna i ett bolag som äger eller har tillverkat de trafikmedel eller innehar den infrastruktur som är inblandad i olyckan eller tillbudet.

I 28 § 1 mom. 6 punkten i förvaltningslagen föreskrivs, på ett sätt som motsvarar 4 punkten i det nämnda 1 mom., om jäv för en myndighetsrepresentant att vara medlem i en utredningskommission. Någon bestämmelse i saken finns inte i den nu gällande lagen om undersökning av olyckor. Enligt punkten är den jävig som själv eller vars närstående hör till direktionen för eller något annat därmed jämförbart organ i ett ämbetsverk eller en inrättning och det är fråga om ett ärende som sammanhänger med styrningen eller övervakningen av ämbetsverket eller inrättningen. I en säkerhetsutredning medverkar ofta representanter för olika myndigheter, och t.ex. vid utredning av olyckor och tillbud i försvarsmaktens verksamhet är det nödvändigt att få hjälp av personalen vid försvarsmakten. Jävsgrunden kompletteras dessutom av den nya bestämmelse om jäv för tjänstemän på grund av anställningsförhållandet som föreslås i lagen om säkerhetsutredning (4 punkten).

I paragrafens 1 mom. föreslås också en hänvisning till 28 § 1 mom. 7 punkten i förvaltningslagen, som innehåller en jävsgrund som har karaktären av generalklausul. En

motsvarande bestämmelse finns i den nu gällande lagen om undersökning av olyckor. En person kan vara jävig att delta i en utredning, om tilltron till hans eller hennes opartiskhet äventyras av något annat särskilt skäl. Centralt för generalklausulens innehåll har blivit att bedöma hur en persons medverkan i en utredning ser ut utåt. Det är väsentligt att den allmänna tilltron till utredningen inte äventyras. Jäv kan uppstå av mycket olika slags skäl. T.ex. inom luftfarten har det i praktiken ansetts att en person inte får delta i en luftfartsutredning, om denne tidigare har varit kontrollpilot för den pilot utredningen gäller, liksom inte heller den som har utbildat styrmannen i den farkost som är inblandad i olyckan. Ibland har även aktiv verksamhet i intressebevakning inom branschen i fråga ansetts medföra jäv för att delta i en utredning.

Vid sidan av de jävsgrunder i förvaltningslagen till vilka det hänvisas ska den som deltar i en utredning vara jävig enligt den föreslagna 1 mom. 1 punkten, om denne själv eller någon närstående har lidit skada genom den olycka som ska utredas eller om en nära släkting har omkommit i olyckan. Bestämmelsen motsvarar nu gällande lag. Med skada avses såväl person- som sakskada och ekonomisk skada. Sakskadorna kan gälla anläggningar som orsakat olyckan eller tillbudet och annan egendom som har skadats i olyckan.

Enligt 2 punkten i momentet är en person jävig, om han eller hon eller någon närstående kan bli ställd till svars för olyckan eller för skada som har uppkommit genom den. Bestämmelsen motsvarar nu gällande lag. För tillämpningen av bestämmelsen spelar det inte någon roll vad ansvaret grundar sig på. Olyckan eller tillbudet kan ha inträffat till följd av en olyckshändelse, av uppsåt eller vållande eller på grund av en underlåtenhet.

Enligt 3 punkten i momentet är en person som deltar i en utredning jävig, om utredningen eller resultaten av den kan förväntas medföra nytta eller skada för honom eller henne eller för någon närstående. Vanligen är det fråga om ekonomisk nytta eller skada. En sådan ställning har bl.a. den som har tillverkat, importerat eller sålt en maskin eller apparat som har orsakat olyckan eller tillbudet eller förstörts, liksom även den som äger en

betydande andel aktier i bolag som har anknytning till olyckan eller tillbudet. Nyttan eller skada kan också orsakas den som har till uppgift att sköta säkerhetsfrågor i anknytning till ärendet eller den vars verksamhet eller uppgifter kan bli föremål för granskning i samband med utredningen. Det föreslås att bestämmelsen ändras så att nyttan eller skadan inte i fortsättningen behöver vara särskild, utan även en mindre nytta, skada eller fördel ska kunna anses äventyra opartiskheten för den som deltar i utredningen.

Enligt 4 punkten i momentet är en person jävig, om han eller hon eller någon närstående är anställd av ett ämbetsverk eller en inrättning vars verksamhet kan bli föremål för utredning i en säkerhetsutredning som görs med anledning av en olycka. I en säkerhetsutredning deltar ofta representanter för flera olika myndigheter och t.ex. när det är fråga om utredning av olyckor och tillbud som inträffar i försvarsmaktens verksamhet är det nödvändigt att få hjälp av försvarsmaktens personal. Jäv på grund av anställningsförhållande innebär inte att en medlem i en utredningskommission inte alls kunde vara någon som står i tjänsteförhållande till försvarsmakten eller någon annan statlig myndighet. Inte heller i övrigt är staten som arbetsgivare jämförbar med andra arbetsgivare så att ett sådant anställningsförhållande automatiskt skulle orsaka jäv. Statens arbetsgivarställning orsakar inte sådan lojalitet gentemot staten att det skulle finnas grundad anledning att vara rädd för att den skulle påverka utredarens opartiskhet. En annan sak är att när det är fråga om ett sådant anställningsförhållande måste personens jäv alltid granskas också utifrån andra jävsgrunder och utifrån general-klausulen i 28 § 1 mom. 7 punkten i förvaltningslagen.

Enligt huvudregeln är en person inte längre jävig enligt 4 punkten eller 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen, om anställningsförhållandet har avslutats t.ex. för att personen har bytt jobb eller gått i pension. Frågan om jäv ska dock bedömas i varje enskilt fall för sig och i synnerhet utifrån den allmänna jävsgrunden i 28 § 1 mom. 7 punkten i förvaltningslagen. I praktiken har en person ansetts jävig även efter att anställningsförhållandet har upphört, när det vid ut-

redningen av en olycka eller tillbud t.ex. har varit nödvändigt att bedöma säkerhetsanvisningar som denne har gjort medan anställningen pågick och som har gällt när olyckan inträffade.

I paragrafens 2 mom. finns en hänvisning till 2 mom. i förvaltningslagens jävsparagraf, där det finns en definition av vad som betraktas med närstående. Beträffande verkningarna av jäv ska dessutom gälla det som föreskrivs i förvaltningslagen.

**15 §. Tjänsteansvar.** De bestämmelser som gäller tjänsteansvar för de tjänstemän vid Olycksutredningscentralen och andra tjänstemän som deltar i en utredning finns i annan lagstiftning. I den föreslagna lagen behövs dock en bestämmelse om att motsvarande bestämmelser om tjänsteansvar även tillämpas på de experter vid centralen som avses i 11 § och på de företrädare för en annan stat som avses i 12 § när dessa utför uppdrag enligt lagen.

Experterna ska dessutom tillämpa alla allmänna förvaltningslagar som gäller verksamheten, så som förvaltningslagen, offentlighetslagen och språklagen (423/2003). Någon uttrycklig bestämmelse om detta föreslås dock inte.

### 3 kap. Utredning

**16 §. Anmälningsskyldighet.** I paragrafen föreskrivs om skyldigheten att anmäla inträffade olyckor och tillbud. De bestämmelser som nu finns i förordning överförs till lagnivå och bestämmelserna preciseras.

Enligt 1 mom. ska skyldigheten att anmäla olyckor och tillbud till Olycksutredningscentralen för det första gälla de myndigheter som kommit till platsen för olyckan eller tillbudet för att delta i räddningsinsatserna. Oftast är det fråga om polisen eller räddningsmyndigheten, men anmälningsskyldigheten ska också gälla andra myndigheter som deltar i räddningsarbetet på olycksplatsen. Företrädaren för myndigheten ska bedöma om händelsen är sådan att det med beaktande av lagens tillämpningsområde ska utgöras en säkerhetsutredning. Centralen ska dock självständigt och oberoende av den anmälade myndighetens bedömning besluta om en utredning inleds eller inte. Bestämmelserna om

beslut om inledande av en utredning finns i 17 §.

I 2 mom. finns en bestämmelse om en anmälningsskyldighet för andra myndigheter och vissa enskilda som motsvarar anmälningsskyldigheten enligt 1 mom. Skyldigheten att anmäla en olycka eller ett tillbud till Olycksutredningscentralen ska i synnerhet gälla säkerhets- och tillsynsmyndigheterna på olika områden. I lagen nämns uttryckligen Trafiksäkerhetsverket (punkt 1), Trafikverket (punkt 2) och regionalförvaltningsverken (punkt 3). Enligt punkt 4 i momentet ska också andra säkerhetsövervakande myndigheter vara anmälningsskyldiga till den del det är fråga om myndighetens eget verksamhetsområde. Som exempel kan Strålsäkerhetscentralen vara skyldig att anmäla en händelse som kan bli föremål för utredning med stöd av lagen om säkerhetsutredning.

Enligt 2 mom. 5 punkten ska dessutom en enskild eller offentlig aktör som har tagit emot en anmälan om en olycka eller ett tillbud eller som har tagit emot ett motsvarande larm vara anmälningsskyldig. Med sådana anmälningar avses officiella anmälningar som med stöd av lag eller andra föreskrifter ska tillställas aktören. Enligt 6 punkten ska anmälningsskyldigheten också gälla sådana enskilda eller offentliga juridiska personer som är inblandade i en olycka eller ett tillbud i luft-, sjö- eller järnvägstrafik. De trafikföretag som är verksamma inom dessa trafikslag ska således vara anmälningsskyldiga. Likaså ska sådana privata juridiska personer som är verksamma inom dessa trafikslag vara anmälningsskyldiga, om de uppenbart har lidit skada på grund av olyckan. Här avses t.ex. hamnoperatörer eller den som förvaltar infrastrukturen. Genom den föreslagna bestämmelsen genomförs sjöolycksdirektivets artikel om anmälningsskyldighet.

Enligt paragrafen ska en enskild person inte vara skyldig att till Olycksutredningscentralen anmäla en olycka eller tillbud som han eller hon har upptäckt. Däremot är även en privatperson skyldig att larma nödcentralen (räddningsslagens 28 §).

I paragrafens 3 mom. föreslås en ny bestämmelse om domstolens skyldighet att göra en anmälan till Olycksutredningscentralen, om domstolen har tagit emot en anmälan om

sjöförklaring. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i gällande lag eller i sjölagen. Det är viktigt att anmälan förmedlas så att centralen får behövlig information om olyckor och tillbud som inträffar inom sjöfarten. Enligt sjölagen (18:15) behöver en sjöförklaring inte ges, om händelsen undersöks med stöd av lagen om undersökning av olyckor (framdeles lagen om säkerhetsutredning, se det sjätte lagförslaget).

Enligt förslaget ska Olycksutredningscentralen kunna delta i det sammanträde som gäller sjöförklaringen, så att den kan få tillräcklig information för att bedöma om en säkerhetsutredning bör inledas i saken. En företrädare för centralen ska också ha rätt att vid sammanträdet ställa frågor t.ex. till personer som hörs. Enligt 18 kap. 11 § i sjölagen har centralen vid sidan av vissa andra där nämnda myndigheter rätt att vara närvarande vid sjöförklarings-sammanträdet även i det fall att sammanträdet hålls delvis eller helt inom stängda dörrar.

**17 §. Inledande av utredning.** I paragrafen bestäms hur en utredning ska inledas. Paragrafens 1 mom. motsvarar rådande praxis. Olycksutredningscentralen fattar beslutet, när den efter att ha fått kännedom om en olycka eller tillbud har beslutat inleda utredning. Preliminära utredningsåtgärder kan vidtas redan innan det formella beslutet fattas. En bestämmelse om det finns i 18 §.

I Olycksutredningscentralens beslut ska konstateras vilka utredare som ansvarar för utredningen. Om det finns behov att tillsätta en kommission för utredningen, fattas beslut om det samtidigt. Det ska också vara möjligt att i beslutet bestämma hur omfattande utredningen ska vara, t.ex. genom att definiera utredningen utifrån centralens klassificering. Om det å andra sidan är fråga t.ex. om en olycka eller ett tillbud som har inträffat utomlands, ska det vara möjligt att i enlighet med 6 § 3 mom. i beslutet konstatera vilka frågor som kan utredas med anledning av händelsen. Den utredningskommission som genomför utredningen ska dock själv bestämma vilka praktiska åtgärder som utredningen kräver.

Om det anses att någon utredning inte behöver inledas, behöver något särskilt beslut inte fattas. Enligt sjöolycksdirektivet ska ut-



redningsmyndigheten dock underrätta EU-kommissionen, om utredning inte inleds med anledning av en sjöolycka som avses i 2 § 1 mom. 4 punkten. Någon bestämmelse om detta föreslås inte i lagen.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om kriterierna för att bedöma om en utredning ska inledas med anledning av en olycka eller ett tillbud som avses i 2 § 2 mom. samt när man överväger om en temautredning enligt paragrafens 3 mom. ska inledas. När man bedömer om en utredning av andra olyckor eller tillbud eller en temautredning ska inledas, ska man i första hand överväga om en utredning behövs med tanke på syftet i 1 §. Särskilt väsentligt är om man genom en utredning kan få betydelsefull information för att förbättra allmän säkerhet eller förebygga olyckor, tillbud och skador. I momentet ingår också mer exakta bestämmelser om vissa andra omständigheter som ska beaktas vid bedömningen.

Enligt 1 punkten ska vid bedömningen beaktas olyckans eller tillbudets allvarlighetsgrad och art. Ibland kan det vara lika viktigt att utreda ett tillbud som en olycka som redan har inträffat. Att en händelse utvecklas t.ex. till en stor olycka kan ha berott på slumpen. Vid bedömningen ska man också kunna beakta t.ex. olyckans eller tillbudets internationella kopplingar och effekter för säkerheten i hela EU.

Enligt 2 punkten kan det också ha betydelse om olyckan eller tillbudet har sådana drag som upprepas eller kan upprepas också i andra olyckor. Temautredningarna utmärks oftast av att man inom något område har iakttagit upprepade problem eller säkerhetsbrister.

Enligt 3 punkten ska också ett initiativ av en tillsynsmyndighet eller av dem som är inblandade om att en olycka eller ett tillbud bör utredas vara en omständighet som ska beaktas vid bedömningen av frågan om en utredning ska inledas. Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet ska man t.ex. beakta en framställning av en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag eller en annan medlemsstat. Också då är det Olycksutredningscentralen som bestämmer om en utredning ska inledas.

Enligt 4 punkten ska man när man bedömer om en utredning ska inledas beakta om en ut-

redning kan ge betydelsefull säkerhetskunskap. Detta hör väsentligen ihop med att syftet med en utredning ska vara att förbättra den allmänna säkerheten. Enligt 5 punkten ska man beakta om olyckan eller tillbudet har orsakat fara för flera personer.

Enligt 6 punkten ska man vid bedömningen av frågan om en utredning av en olycka eller ett tillbud ska inledas beakta om någon annan myndighet eller enskild aktör undersöker händelsen. T.ex. vissa tillsynsmyndigheter genomför utredningar parallellt med Olycksutredningscentralen. När det gäller mindre olyckor och tillbud kan detta räcka till och då kan centralen låta bli att utreda olyckan eller tillbudet.

I paragrafens 3 mom. föreslås en specialbestämmelse om skyldigheten att inleda utredning av sjöolyckor. Bestämmelsen bygger på sjöolycksdirektivets bestämmelse om skyldighet att inleda en utredning. Syftet är att säkerställa att utredningen inleds så snabbt som möjligt.

Utredning av sjöolyckor och tillbud till sådana på finskt territorialvatten ska alltid inledas av Finland. Enligt direktivet ska dessutom en olycka eller ett tillbud som drabbat t.ex. ett höghastighetspassagerarfartyg på väg från Finland till Estland utredas av Finland, eftersom fartyget senast har besökt Finland. Fartygets flaggstat har inte betydelse för hur skyldigheten att inleda utredning bestäms. Skyldigheten att genomföra den egentliga utredningen med anledning av en sjöolycka ska bestämmas enligt 6 §, dvs. enligt sjöolycksdirektivet eller IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss. Den stat som har inlett en utredning är enligt direktivet skyldig att överlämna allt material som tillkommit i utredningen till utredningsmyndigheten i den stat som genomför utredningen i sin helhet, om den inte själv genomför en egentlig säkerhetsutredning i saken.

**18 §. Preliminär utredning.** För att säkerställa förutsättningarna för en utredning är det viktigt att en säkerhetsutredning inleds så snabbt som möjligt efter en olycka eller ett tillbud. Enligt paragrafens 1 mom. är det möjligt att inleda en utredning redan innan beslut har fattats (17 §) om att inleda en egentlig utredning. I praktiken är det jourhavande säkerhetsutredaren och tjänstemanna-

utredaren för utredningssektorn i fråga, som efter att ha tagit emot en anmälan och skaffat ytterligare information, beslutar om den olycka eller det tillbud som har anmälts är av det slaget att en utredning enligt denna lag blir möjlig. En utredare kan skickas till platsen för att göra en preliminär utredning.

Att utredningen påbörjas tidigt betonas i de internationella förpliktelser som binder Finland. Enligt järnvägsdirektivet ska utredningen påbörjas senast en vecka efter det att rapporten om olyckan har inkommit. Enligt sjöolycksdirektivet är motsvarande tid för att inleda en utredning två månader efter att sjöolyckan eller tillbudet inträffat. Bestämmelsen om inledande av en preliminär utredning gör det möjligt för Olycksutredningscentralen att vidta åtgärder omedelbart efter händelsen och inom den tid som förutsätts i direktivet redan innan beslut eventuellt fattas om att inleda en utredning.

Den utredare som skickas till olycksplatsen kan vara en tjänsteman vid Olycksutredningscentralen. Centralen ska också kunna bestämma att en i 11 § avsedd expert vid centralen ska skickas till platsen. Denna möjlighet är viktig för att utredningen ska kunna sättas igång snabbt. Centralen ska kunna skicka en sådan expert som bor eller finns nära olycksplatsen. Dessutom kan det vara viktigt att en viss expert vid centralen skickas, om det behövs med tanke på olyckans eller tillbudets art.

Paragrafens 2 mom. gäller de befogenheter som den expert vid Olycksutredningscentralen som i en sådan situation skickas till platsen har medan den preliminära utredningen pågår. Bestämmelsen motsvarar rådande praxis. Experten vid Olycksutredningscentralen ska för att säkerställa utredningen kunna utfärda förbud och föreskrifter enligt 19 §, få uppgifter som avses i 20 §, få tillträde till utrymmen som avses i 22 § och omhänderta föremål och dokument samt höra personer med stöd av 23 §. En enskild persons befogenheter ska således omfatta endast de utredningsåtgärder som är nödvändiga i början av en utredning. Avsikten är att centralen så snart som möjligt efter en olycka eller ett tillbud ska fatta beslut med stöd av 17 §, så att den preliminära utredningen blir kortvarig.

Av orsaker som inte beror på Olycksutredningscentralen kan centralen få kännedom om en olycka eller ett tillbud först långt efter händelsen. Enligt 3 mom. ska i ett sådant fall den myndighet eller enskilda aktör som redan har inlett en säkerhetsutredning överlämna det insamlade utredningsmaterialet till centralens förfogande. Bestämmelsen motsvarar nuvarande förordningsbestämmelse. Om t.ex. en långtradare har kört i diket, kan det vid en preliminär utredning se ut som ett tillbud till en stor olycka och centralen har då möjlighet att få det insamlade utredningsmaterialet av den utredningskommission för trafikolyckor som redan har påbörjat utredningen.

**19 §. Säkrande av förutsättningarna för en utredning.** I paragrafen föreskrivs om de särkringsåtgärder som ska vidtas på en utredningsplats. Paragrafens 1 mom. motsvarar i sak gällande lag. Enligt momentet ska den tjänsteman som Olycksutredningscentralen har skickat till platsen och varje medlem av en utredningskommission som centralen har tillsatt ha rätt att få tillträde till olycksplatsen och att där genomföra utredningar. Dessa personer kallas i lagen utredare. Utredningarna ska kunna gälla terrängen på olycksplatsen, anläggningar som skadats i olyckan eller tillbudet, maskiner och konstruktioner, så som t.ex. informationstavlor. Likaså ska behövlig dokumentation och utredning göras av föremål och dokument som finns på platsen. En särskild bestämmelse föreslås om rätten att omhänderta och inspektera föremål och dokument medan utredningen pågår (22 §).

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om möjligheten för Olycksutredningscentralen och chefen för en utredningskommission att bestämma att olycksplatsen ska spärras av och förbjuda att omkomna flyttas. För verkställighet av beslutet kan handräckning av polisen vid behov begäras med stöd av 42 §. Ett sådant beslut kan behövas för att skydda utredningsmaterialet och för att säkerställa att utredningen kan avancera ostört. Bestämmelsen gör det t.ex. möjligt att begränsa allmänhetens tillträde till olycksplatsen medan utredningen pågår.

För att säkerställa förutsättningarna för en utredning är det enligt paragrafens 3 mom. möjligt att för den tid som behövs för utredningen förhindra att material flyttas eller för-

störs. Förbudet ges av Olycksutredningscentralen eller av utredningskommissionens chef. Förbudet får inte hindra eller försvåra behövliga räddningsåtgärder. När ett förbud ges ska man givetvis också beakta t.ex. tillsynsmyndigheternas behov att inom en skälig tid inspektera apparater, maskiner som har varit inblandade eller den plats där olyckan eller tillbudet har inträffat. I momentet föreskrivs dessutom att centralen eller utredningskommissionens chef ska se till att material som har betydelse för utredningen av olyckan eller tillbudet förtecknas. Bestämelsen bygger på sjöolycksdirektivet.

De beslut som avses i 2 och 3 mom. är faktiska förvaltningsåtgärder av Olycksutredningscentralen eller en utredningskommissionens chef, vilka vidtas efter en olycka eller ett tillbud för att säkerställa förutsättningarna för en utredning. De är således inte överklagbara. För att försöka garantera parternas rättsskydd finns i förslaget en bestämmelse om hur länge beslutet är i kraft. Enligt 4 mom. ska ett beslut om att avspärra olycksplatsen eller om förbud att flytta ett föremål återkallas så snart som möjligt. Beslutet eller förbudet ska kunna vara i kraft endast så länge som det är nödvändigt för utredningen.

**20 §. Rätt att få uppgifter.** För att säkerställa syftet med en säkerhetsutredning är det nödvändigt att så mycket information som möjligt finns tillgänglig för utredningen. Även de internationella konventioner som binder Finland samt EU-lagstiftningen förutsätter att säkerhetsutredarna har en omfattande rätt att få information. Rätten att få uppgifter ska gälla rätten att få uppgifter av finska myndigheter och enskilda aktörer, så som olika slags samfund och företag. Rätten att få uppgifter av andra staters myndigheter eller av utländska företag eller enskilda utlänningar bestäms enligt lagstiftningen i respektive land.

I en utredning kan det finnas behov att få inte bara offentliga utan också sekretessbelagda uppgifter. I paragrafens 1 mom. finns bestämmelser om rätten att för en utredning få sekretessbelagda uppgifter av myndigheter eller andra som sköter offentliga uppdrag. Rätten att få uppgifter ska bestå i nuvarande omfattning, men bestämmelserna preciseras. Vid en utredning använder man delvis upp-

gifter som andra myndigheter redan har inhämtat. Rätten att få uppgifter innebär såväl rätt att ta del av som att få hand om olika slags dokument. Å andra sidan kan informationen också finnas i annan form. I enlighet med 5 § i offentlighetslagen avses med handling även elektroniska handlingar. Alla som deltar i en utredning har med stöd av 23 § i offentlighetslagen tystnadsplikt beträffande sekretessbelagd information. Enligt 1 mom. ska uppgifterna av myndigheterna fås gratis.

Enligt 1 punkten ska utredare som genomför en utredning ha rätt få behövliga uppgifter ur polis- och förundersökningsmaterial och om utredning av dödsorsak när det gäller personer som omkommit i olyckan. Polis- och förundersökningsmaterialet kan behövas för att man ska kunna undvika dubbelarbete t.ex. vid undersökningen av olycksplatsen.

Enligt 2 punkten ska utredarna ha rätt att få behövliga uppgifter om vissa myndigheters verksamhet i samband med händelsen och om deras beredskap för olyckor och tillbud. Oftast behöver man få sådana uppgifter av polisen, räddningsmyndigheten, Nödcentralsverket och hälsovårdsmyndigheterna, men beroende på olyckan eller tillbudet kan uppgifter begäras även av andra myndigheter.

Momentets 3 punkt gäller rätten att få nödvändiga uppgifter från upptagningar. Denna rätt att få information är betydelsefull i synnerhet vid utredning av olyckor och tillbud i trafiken. Omfattningen av rätten att få uppgifter motsvarar det som nu gäller, men på grund av de särdrag som gäller apparater som upptar information föreslås en uttrycklig lagbestämmelse om saken.

Rätten att få uppgifter ska gälla information som lagrats i olika slags apparater. I vissa trafikmedel finns det apparater för att lagra teknisk information och tal- och meddelandetrafik uttryckligen med tanke på olyckor och tillbud. Enligt de internationella förpliktelser som binder Finland ska de som genomför säkerhetsutredningar ha tillträde till informationen i apparaterna. Själva apparaterna ägs vanligen av trafikföretaget. T.ex. inom luftfarten ska utredarna ha rätt att få information från flygplanens s.k. svarta låda, där information samlas såväl om luftfarkostens tekniska funktion som om tal- och med-

delandetraffiken mellan t.ex. flygledningen och förarkabinen.

Rätten att få uppgifter ska också gälla upptagningsapparater som har varit placerade på något annat ställe än i det fordon som är inblandat i olyckan eller tillbudet. Inom såväl luftfarten som sjöfarten är information från radar- och andra apparater om fartygens rörelser före en olycka eller ett tillbud viktig. När en utredning görs med anledning av en olycka eller ett tillbud i järnvägstrafik finns det behov att få information från apparater som har registrerat signalanläggningarnas verksamhet. Inom luftfarten är det betydelsefullt att få information t.ex. om de uppgifter om väderförhållandena som vid olycksögonblicket har lagrats i flygledningens register. Rätten ska också gälla t.ex. nödcentralernas upptagningar.

Enligt 4 punkten ska det vara möjligt att för en säkerhetsutredning få uppgifter om i olyckan eller tillbudet inblandade personers hälsotillstånd. På grund av uppgifternas art krävs det att uppgifterna måste vara nödvändiga för utredningen av olyckan eller tillbudet. Med inblandad avses personer som har varit med om olyckan eller tillbudet, t.ex. någon som har omkommit eller som har skadats. Rätten ska också gälla uppgifter om hälsotillståndet för andra som väsentligt har medverkat till att olyckan eller tillbudet inträffade.

Slutligen behövs i 5 punkten en allmän bestämmelse om rätten att av olika myndigheter få andra uppgifter som är nödvändiga för utredningen. Det kan vara nödvändigt att få uppgifter t.ex. av tillstånds- och tillsynsmyndigheter inom olika områden. Uppgifter kan t.ex. behövas om en myndighets interna anvisningar.

I paragrafens 2 mom. ingår bestämmelser om rätten för dem som genomför säkerhetsutredningar att få uppgifter av enskilda aktörer. Vilka slags uppgifter som behövs varierar beroende på olyckans eller tillbudets art. Det är således inte möjligt att exakt räkna upp vilka uppgifter som behövs, men rätten begränsas till sådana uppgifter som är nödvändiga för att genomföra utredningen. Enligt momentet ska det vara möjligt att få uppgifterna inte bara av enskilda personer som har varit inblandade i olyckan eller tillbudet

utan också av alla andra som kan ha uppgifter om olyckan eller tillbudet. Enskilda personer som har bevittnat olyckan kan ha sådana uppgifter, men också andra aktörer, t.ex. ett företag som äger, använder, har tillverkat eller har underhållit det färdmedel som är inblandat i olyckan eller tillbudet. För utredningen kan det vara nödvändigt att få uppgifter t.ex. om olycksfordonets reparations- eller servicedagbok eller om säkerhetsdokument eller om förarens kördagbok före olyckan eller tillbudet.

I paragrafens 3 mom. finns dessutom en bestämmelse om rätten att få vissa i 1 mom. avsedda uppgifter inte bara av myndigheter utan också av enskilda aktörer. Rätten gäller för det första uppgifter från upptagningar som avses i 1 mom. 3 punkten. Sådana upptagningar ägs ofta av enskilda företag, t.ex. trafikföretag, och finns i deras utrymmen. Dessutom ska det vara möjligt att också av privat yrkespersonal inom hälsovården, så som privatläkare, få sådana uppgifter om inblandade personers hälsotillstånd som är nödvändiga för utredningen. Detta är särskilt viktigt t.ex. i fall där krav ställs på hälsotillståndet vid utövningen av ett visst yrke.

I paragrafens 4 mom. finns en bestämmelse som behövs för att de uppgifter som avses ovan i paragrafen också ska kunna fås genom en teknisk förmedling. Eftersom många av de uppgifter som är nödvändiga för utredningen kan vara på olika sätt tekniskt skyddade, föreslås i momentet dessutom en bestämmelse om att utredarna ska ha rätt att få de uppgifter som avses i paragrafen i en sådan form som de begär.

**21 §. Rätt att få uppgifter av teleföretag.** Paragrafen gäller rätten för den som genomför en säkerhetsutredning att trots bestämmelserna om sekretess få vissa uppgifter av teleföretag. Bestämmelsen är ny.

I 1 mom. föreskrivs på ett sätt som motsvarar 35 § 1 mom. 1 och 2 punkten i lagen om dataskydd vid elektronisk kommunikation (516/2004, dataskyddslagen) om rätten för den som genomför en utredning att få identifierings- och lokaliseringssuppgifter om en anslutning eller terminalutrusning samt vissa uppgifter om anslutningen. Med terminalutrustning avses t.ex. en mobiltelefon. Rätten att få uppgifter ska vara begränsad till att en-

bart gälla identifieringsuppgifterna eller lokaliseringssuppgifterna om anslutningen eller terminalutrustningen.

Dessa s.k. teleidentifieringsuppgifter kan ha avgörande betydelse när det gäller att utreda orsakerna till en olycka eller ett tillbud. I 35 § i dataskyddslagen föreskrivs om rätten för vissa myndigheter att få motsvarande uppgifter om den som har sänt ett nödmeddelande eller om den anslutning från vilken meddelandet har sänts. Eftersom det inte nödvändigtvis är så att ett nödmeddelande har sänts om den olycka eller det tillbud som Olycksutredningscentralen ska utreda, bör rätten för utredaren att få uppgifter också gälla en sådan anslutning från vilken något nödmeddelande inte har sänts eller som inte är föremål för något nödmeddelande.

Rätten att få uppgifter av ett teleföretag ska enligt paragrafens 1 mom. gälla enbart en sådan anslutning eller terminalutrustning som med fog kan antas ha funnits på olycksplatsen. Detta innebär rätt att i fråga om ett fordon som varit inblandat i en olycka eller ett tillbud få uppgifter t.ex. om chaufförens, förarens eller en passagerares mobiltelefonanslutning. Vid utredningen kan det finnas behov att t.ex. undersöka om föraren talade i sin mobiltelefon när olyckan inträffade. Rätten att få uppgifter ska vara begränsad till en anslutning som kan antas ha funnits på olycksplatsen beträffande en specifik händelse som undersöks.

För en säkerhetsutredning ska det dock enligt 2 mom. vara möjligt att få identifierings- och lokaliseringssuppgifter endast om det är nödvändigt för att utreda händelseförloppet eller orsaken till eller följderna av den olycka eller det tillbud som undersöks. Med denna begränsning säkras skyddet för den personliga integriteten samt konfidentiella meddelanden. Identifieringsuppgifterna om en apparat innehåller inte uppgifter om t.ex. parterna i kommunikationen eller om innehållet i meddelandet, t.ex. ett samtal.

I paragrafens 2 mom. finns dessutom en hänvisning till 97 och 98 § i kommunikationsmarknadslagen (393/2003). I 97 § finns bestämmelser om skyldigheten att avgiftsfritt lämna ut uppgifter som gäller myndighetsverksamhet. Enligt 98 § i kommunikationsmarknadslagen ska myndigheterna dock på

egen bekostnad ordna ett system med vilket de kan ta emot och behandla sådana uppgifter som avses i 97 §. I paragrafen finns också bestämmelser om teleföretagens rätt till ersättning för omedelbara kostnader för vissa investeringar som gjorts enbart för de behov som myndigheten uppgett.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska de identifierings- och lokaliseringssuppgifter som avses i paragrafen kunna fås genom teknisk anslutning, om en sådan finns.

**22 §. Inspektionsrätt.** Paragrafen gäller rätten för de utredare som genomför säkerhetsutredningar att göra inspektioner. I sak motsvarar befogenheterna de nuvarande, men bestämmelserna preciseras.

Enligt 1 mom. har en utredare rätt att omhänderta och inspektera föremål och dokument. Inspektionsrätten kan gälla vilka slags föremål och dokument som helst, om detta är nödvändigt för utredningen. Bestämmelsen gäller inte bara föremål och dokument på olycksplatsen utan också andra. Likaså gäller bestämmelsen föremål och dokument oberoende av om de innehas av enskilda eller av myndigheter. För att utreda orsaken till en olycka eller ett tillbud kan det t.ex. vara nödvändigt att inspektera flera apparater som motsvarar en enskild apparat som har förstörts i olyckan.

På liknande sätt som för närvarande föreskrivs det också om rätten att genomföra test med föremålen samt att vid behov lösgöra delar eller ta prov. Detta kan vara nödvändigt t.ex. för att upptäcka ett fel i den apparat som inspekteras. En förutsättning för sådana undersökningar är att åtgärden är nödvändig för utredningen. De prov och test som behövs kan göras antingen av Olycksutredningscentralen eller som köptjänst av någon offentlig eller enskild aktör. I 45 § finns en bestämmelse om ersättning av skador som uppkommer i samband med inspektion av ett föremål.

I 2 mom. finns bestämmelser om säkerhetsutredarnas rätt att få tillträde till byggnader, transportmedel, områden och motsvarande ställen. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i nu gällande lag.

Vid en säkerhetsutredning finns det ofta behov att göra observationer och dokumentation på den plats där olyckan eller tillbudet

har inträffat. En särskild bestämmelse om rätten att få tillträde till olycksplatsen medan preliminär utredning pågår finns i 18 §. I en utredning av en olycka eller ett tillbud kan det finnas behov av att vid sidan av olycksplatsen få tillträde till någon annan plats, t.ex. när olyckans eller tillbudets förlopp undersöks eller när man undersöker hur säkerheten har beaktats i olika utrymmen som har samband med olyckan eller tillbudet. För att klarlägga orsakerna till en olycka eller ett tillbud kan det t.ex. bli nödvändigt att få tillträde till utrymmen i det företag som äger ett fordon som har varit inblandat i olyckan.

Rätten att få tillträde till utrymmen som skyddas av hemfriden ska dock vara begränsad. Rätt att få tillträde till sådana platser föreligger enligt momentet endast om det behövs för att få upplysningar som är nödvändiga för att uppfylla syftet med utredningen enligt 1 §. Genom en utredning säkerställs de grundläggande rättigheterna, så som rätten till liv och personlig säkerhet samt skydd av egendom och miljön mot hot som riktar sig mot den. Att få tillträde till en bostad eller något motsvarande utrymme som tidigare använts för boende kan vara nödvändigt på grund av olyckans eller tillbudets natur, t.ex. när en eldsvåda i ett bostadshus ska utredas.

I paragrafens 2 mom. finns dessutom en hänvisning till 15 § i lagen om försvarsmakten (551/2007), som gäller möjligheten att förbjuda eller begränsa vistelse inom försvarsmaktens områden. Ett förbud eller en begränsning kan gälla sådana personer som bistår i en säkerhetsutredning och som inte är finska medborgare. I internationella förpliktelser som binder Finland och i EU-lagstiftningen finns bestämmelser om rättigheterna för representanter för andra stater som deltar i en utredning. Det är således möjligt att begränsa rätten att vara närvarande, om inte något annat följer av dessa förpliktelser.

**23 §. Hörande.** I paragrafen finns bestämmelser motsvarande dem som nu gäller angående rätten för utredare som genomför säkerhetsundersökningar att höra personer. I stället för uttrycket förhör används dock termen hörande för att göra åtskillnad mellan hörande och förhör i samband med förundersökning.

Enligt 1 mom. har en utredare rätt att höra var och en som kan antas ge uppgifter som behövs i utredningen. Det ska vara möjligt att höra såväl den som har varit med om en olycka eller ett tillbud som andra inblandade. Å andra sidan ska det t.ex. för att klarlägga händelseförloppet vid en olycka eller ett tillbud vara möjligt att höra också den som har gjort iakttagelser om olyckan eller utomstående experter på något visst område för att klarlägga någon omständighet. Det är inte nödvändigt att på samma sätt som i förhör vid förundersökning specificera om hörandet av någon sker exempelvis i dennes egenskap av målsägande, vittne eller sakkunnig.

På samma sätt som fallet är i den nu gällande lagen föreslås inte någon bestämmelse om förfarandet vid hörande. Några formkrav ställs inte. Avsikten är dock att man på motsvarande sätt som nu i allmänhet ska banda hörandet och föra ett protokoll, som den hörde undertecknar. Bestämmelser om sekretess för handlingarna vid hörande, så som protokollet, finns i 24 § 1 mom. 8 punkten i offentlighetslagen. Enligt 39 § 2 mom. i lagförslaget ska det endast i begränsad omfattning vara möjligt att till förundersöknings- och åklagarmyndigheten lämna vidare sekretessbelagda uppgifter som gäller hörandet. Utan den hördes samtycke är det inte tillåtet att lämna uppgifter som väsentligen har erhållits av en person som i förundersökning eller rättegång är skyldig eller berättigad att som vittne vägra vittna om saken i fråga.

I lagen föreslås inte på motsvarande sätt som i 12 § i den nu gällande lagen om undersökning av olyckor någon bestämmelse om hörande i tingsrätten. Denna bestämmelse har inte behövts i praktiken. Skyldigheten vid hörande i domstol att hålla sig till sanningen passar dessutom inte vid hörande under en säkerhetsutredning. Vid sidan av hörande som Olycksutredningscentralen verkställer kan det finnas situationer där en och samma person hörs också av förundersökningsmyndigheten. Utredningarna och hörandet har i förhållande till varandra olika syften och vid en säkerhetsutredning verkställs hörande endast med syftet att förbättra säkerheten.

På plats vid ett hörande är vanligen endast den som har kallats för att höras och de som genomför säkerhetsutredningen. Enligt

2 mom. bestämmer Olycksutredningscentralen eller utredningskommissionens chef om någon annan ska få vara närvarande. Bestämmelsen är ny i lagstiftningen. Den bygger delvis på sjöolycksdirektivet, som ställer krav på integritetsskydd för att hörandet till sin natur ska kunna vara förtroligt. Syftet med bestämmelsen är också att säkra möjligheten att få all den information för utredningen som är nödvändig för att klarlägga saken. Det kan vara svårt att få nödvändig information, om t.ex. personer som har skadats i olyckan eller tillbudet eller företrädare för den hördes arbetsgivare är närvarande.

När en omyndig, t.ex. en minderårig som gjort iakttagelser vid en olycka eller ett tillbud hörs, ska enligt 2 mom. dock vårdnadshavaren eller intressebevakaren eller någon annan laglig företrädare alltid vara närvarande. Dessutom ska ett ombud eller biträde alltid kunna vara närvarande. Detta ska vara möjligt när den hörde själv önskar det med tanke på sitt eget rättsskydd.

Enligt 3 mom. är hörandet frivilligt. Bestämmelsen motsvarar rådande praxis. Hörande i samband med en säkerhetsutredning bygger på att det är frivilligt att infinna sig och svara på de frågor som ställs. Vid hörandet önskar man att den hörde berättar sanningen om händelserna och iakttagelserna, men i lagen föreslås inte någon bestämmelse om skyldigheten för den som hörs att hålla sig till sanningen. Den som hörs ska upplysas om att hörandet görs i syfte att främja säkerheten. Det kan också finnas behov att upplysa om det straffrättsliga ansvaret för osann utsaga (strafflagen 39A/1889, 15:2).

Den som hörs ska inte bara upplysas om att hörandet är frivilligt utan framför allt också om rätten att låta bli att besvara en fråga eller berätta om något som kan medföra risk för att den hörde själv blir åtalad. Denna rätt motsvarar rätten enligt 17 kap. 23 § i rättegångsbalken.

**24 §. Utredningar och utlåtanden.** För utredningen av mycket speciella olyckor och tillbud kan det behövas särskild expertis. Paragrafen gäller Olycksutredningscentralens eller en utredningskommissionens möjlighet att beställa utredningar eller utlåtanden av utomstående. Bestämmelsen motsvarar rådande praxis.

De utredningar som kräver särskild expertis eller apparatur ska vara hjälpmedel i säkerhetsutredningen. I praktiken ska det vara möjligt att beställa t.ex. mätningar, test eller mer omfattande undersökningar som gäller bidragande faktorer eller omständigheterna vid en olycka eller ett tillbud.

**25 §. Upptäckt av risk för olycka medan utredning pågår.** I paragrafen finns bestämmelser om Olycksutredningscentralens skyldighet att informera om säkerhetsrisker som upptäcks vid en utredning. Bestämmelsen motsvarar nuvarande bestämmelser på förordningsnivå.

Bestämmelsen ska för sin del bidra till att syftet med säkerhetsutredningar uppnås, att säkerheten ökar och att nya olyckor och tillbud förebyggs. Den behöriga säkerhets- och tillsynsmyndigheten ska underrättas om risken för en olycka eller ett tillbud. Som exempel kan nämnas att Centralen för undersökning av olyckor har informerat miljöministeriet om säkerhetsrisker som upptäckts i samband med utredning av tak som har rasat.

Att en anmälan görs medan utredningen pågår hindrar inte att en säkerhetsrekommendation senare görs i utredningsrapporten. Olycksutredningscentralen ska inte ha någon särskild skyldighet att följa vilka åtgärder som eventuellt vidtas med anledning av anmälan.

**26 §. Olycksutredningscentralens och utredningskommissioners beslutanderätt.** Paragrafen gäller beslutanderätten medan en utredning pågår. Eftersom en utredningskommission arbetar rätt självständigt medan utredningen pågår, skulle det inte vara ändamålsenligt att de beslut som avses i 19 och 23 § fattades av Olycksutredningscentralen. Enligt förslaget har chefen för en utredningskommission parallell befogenhet att fatta vissa beslut. Enligt den föreslagna paragrafen ska de beslut som chefen för en utredningskommission fattar iakttas, om inte Olycksutredningscentralen beslutar något annat.

#### 4 kap. **Utredningsrapport**

**27 §. Utredningsrapport.** Över resultaten av en säkerhetsutredning sammanställs en utredningsrapport, som är en slutrapport. När rapporten är färdig ska den publiceras och

göras allmänt tillgänglig. I paragrafens 1 mom. föreslås en uttrycklig bestämmelse om offentligheten. Förslaget motsvarar rådande praxis. På offentligheten i fråga om uppgifter och dokument som erhållits i en utredning ska så som för närvarande tillämpas 24 § 1 mom. 8 punkten i offentlighetslagen. Det föreslås dock att bestämmelsen preciseras till vissa delar (se det fjärde lagförslaget).

Rapportens omfattning kan variera exempelvis beroende på om den händelse som har utretts har varit en olycka eller ett tillbud. Någon särskild bestämmelse om rapporter med anledning av tillbud föreslås inte. En rapport ska sammanställas också när det är fråga om en temautredning som avses i 2 § 3 mom.

Paragrafens 2 mom. gäller innehållet i en utredningsrapport. Omfattningen av rapporterna och de frågor som ska behandlas i en rapport bestäms mycket detaljerat i EU-lagstiftningen och i internationella konventioner som binder Finland. Kraven varierar beroende på vilka slags utredningar det är fråga om och de ska tillämpas som sådana (4.1 §). I lagförslaget ingår dock en allmän beskrivning av vad en utredningsrapport är. I en utredningsrapport ska behandlas framför allt de frågor som avses i 5 §.

I en utredningsrapport ska på samma sätt som för närvarande ingå behövliga säkerhetsrekommendationer. En nyhet är att säkerhetsrekommendationerna enligt lagen ska ställas till olika mottagare, så som myndigheter eller t.ex. berörda företag. Olycksfall och utredningen av dem kan också ha internationella kopplingar. Enligt 25 artikeln i järnvägssäkerhetsdirektivet kan säkerhetsrekommendationer ställas också till andra medlemsstater i EU eller till de europeiska säkerhetsmyndigheterna på området i fråga, om detta behövs med hänsyn till rekommendationens natur.

Att säkerhetsrekommendationerna har en adressat är en del av försöken att effektivisera uppföljningen. Att en rekommendation ställs till en enskild aktör, t.ex. en myndighet, fritar dock inte andra aktörer från deras ansvar för säkerheten och för att beakta rekommendationerna i sin egen verksamhet. Den som en säkerhetsrekommendation riktar sig till ska enligt den föreslagna 30 § vara skyldig att på begäran av Olycksutredningscentralen redo-

göra för vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rekommendationen. Bestämmelsen om utfärdande och adressering av säkerhetsrekommendationer ska dock inte hindra ett ministerium eller någon annan berörd myndighet att inom sin behörighet också på eget initiativ vidta åtgärder med stöd av annan lagstiftning.

På grund av de internationella förpliktelserna föreslås i paragrafens 2 mom. en särskild bestämmelse om att en utredningsrapport inte får innehålla identitetsuppgifter om enskilda personer. Rapporten är enligt 1 mom. offentlig och även i övrigt tillämpas offentlighetslagen på den. Rapporten kan därför inte innehålla uppgifter om privatlivet eller sådana uppgifter som kan kopplas till privatlivet. Bestämmelsen befäster nuvarande praxis, enligt vilken t.ex. personer som hörts i en utredning inte nämns vid namn i en utredningsrapport. En uttrycklig bestämmelse säkerställer för sin del förtroligheten och skapar förutsättningar för att det i en utredning är möjligt att få alla uppgifter som behövs.

I paragrafens 3 mom. finns en bestämmelse om undertecknandet. För närvarande finns bestämmelsen i förordning. Rapporten ska undertecknas av alla utredare som har deltagit i utredningen. Om en utredningskommission har tillsatts, ska alla medlemmarna underteckna utredningsrapporten. Däremot behöver personer som med stöd av 12 § 1 mom. har företrätt en annan stat inte underteckna rapporten. I momentet finns dessutom en bestämmelse om eventuella avvikande meningar som fogas till rapporten. Vid sidan av de frågor som har utretts kan en avvikande mening också gälla t.ex. en säkerhetsrekommendation som ska ges.

I 4 mom. finns ett undantag från bestämmelsen i 2 mom. om adressaten för en säkerhetsrekommendation. Undantaget beror på artikel 25 i järnvägssäkerhetsdirektivet, enligt vilken säkerhetsrekommendationer med anledning av utredning av olyckor eller tillbud i järnvägstrafik kan ställas enbart till myndigheter eller andra organ eller till medlemsstater i EU och den europeiska säkerhetsmyndigheten.

**28 §.** *Yttranden av myndigheter och inblandade.* Paragrafen gäller hörande medan



utredningsrapporten sammanställs. Bestämmelserna är mer omfattande än den nuvarande förordningen.

Enligt 1 mom. ska säkerhets- eller övervakningsmyndigheten inom det område olyckan eller tillbudet gäller samt de inblandade höras om utredningsrapporten. Utkastet till rapport ska skickas t.ex. till den som skadats i en olycka och till det företag som äger ett transportmedel som varit inblandat. I de internationella konventioner som binder Finland har för vissa utredningar i detalj bestämts vilka offentliga och enskilda organ som ska höras om utkastet. Rapportutkastet ska sändas för eventuella ställningstaganden. Rapporten kan således sammanställas och ges även om yttranden inte fås. Skyldigheten att höra utvidgas enligt förslaget till att gälla hela rapporten och inte enbart rekommendationerna så som nu är fallet.

Utkastet till utredningsrapport är enligt 6 § i offentlighetslagen inte ännu offentligt i detta skede. På de rapportutkast som sänds ska Olycksutredningscentralen göra en anteckning om att handlingen är förtrolig. Eftersom det är fråga om en handling som är under utarbetande har centralen med stöd av 9 § i offentlighetslagen prövningsrätt angående offentligheten. I lagförslagets 27 § finns ett uttryckligt omnämnande av att utredningsrapporten blir offentlig när den är klar.

I 2 mom. finns en bestämmelse om att en skälighetsfrist ska sättas ut när yttranden begärs om utredningsrapporter. Det behövs inte någon fixerad minimitid i lagen, så som nu är fallet. När det t.ex. är fråga om olyckor i luftfart förutsätter dock de internationella konventionerna att kommentarer ska inkomma inom 60 dagar.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs hur yttrandena ska beaktas i den slutliga utredningsrapporten. Yttrandena ska kunna fogas till utredningen som sådana eller så kan man göra en sammanfattning. Jämfört med den nu gällande lagstiftningen föreslås endast ett omnämnande av undantaget att yttranden av enskilda personer, så som personer som skadats i olyckan eller tillbudet, inte alls ska publiceras.

**29 §. Avslutande av utredningen.** I paragrafen bestäms hur utredningen avslutas. En utredning med anledning av en olycka eller ett

tillbud avslutas när utredningsrapporten undertecknas.

Lagen ska inte, så som nu är fallet, innehålla någon bestämmelse om överlämnande av utredningsrapporten. En sådan bestämmelse behövs inte längre, eftersom det i samtliga fall är Olycksutredningscentralen som fattar beslut om att inleda en utredning och eventuellt tillsätta en utredningskommission (13 och 17 §). Särskilda bestämmelser finns i 5 kap. om överlämnande och behandling av en utredningsrapport med anledning av en exceptionell händelse.

I paragrafen ingår inte någon bestämmelse om den tid inom vilken utredningsrapporten ska bli klar. EU-direktiven om utredning av olyckor och tillbud inom luftfarts-, sjö- och järnvägstrafik innehåller bestämmelser i form av rekommendationer, enligt vilka rapporterna där det är möjligt bör bli klara inom 12 månader efter att utredningen inleddes. Om utredningen pågår längre än så kan det i EU-lagstiftningen eller de internationella konventionerna krävas att en delrapport eller en förenklad rapport ges.

När utredningsrapporten är klar ska den skickas till vissa organisationer. Enligt sjöolycks- och flyghaveridirektiven ska rapporterna över utredda olyckor och tillbud skickas för kännedom till EU-kommissionen. Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet ska rapporten skickas till Europeiska järnvägsbyrån.

Att utredningen blir klar innebär att de egentliga utredningsåtgärderna avslutas. Efter att utredningen blivit klar kan ny information om händelsen komma fram. Det ska vara möjligt för Olycksutredningscentralen att bedöma om en ny utredning ska påbörjas. Eftersom en ny utredning bara i undantagsfall bör inledas, bör informationen vara ny och betydande med hänsyn till händelseförloppet eller slutsatserna i utredningen.

**30 §. Uppföljning av säkerhetsrekommendationer.** Det föreslås att uppföljningen av säkerhetsrekommendationerna i utredningsrapporterna reformeras.

På det sätt som föreslås i 1 mom. är det Olycksutredningscentralen som framdeles ska svara för att uppföljningen av säkerhetsrekommendationerna verkställs. Detta motsvarar nuvarande praxis med undantag av stora olyckor. Systemet att statsrådet fattar

beslut frångås enligt förslaget även när det gäller stora olyckor, eftersom utredningsrapporterna inte längre ska överlämnas till statsrådet.

Centralen för undersökning av olyckor har på eget initiativ fört bok över de åtgärder som vidtagits med anledning av säkerhetsrekommendationerna och vid behov hört sig för hos dem de gäller om åtgärder har vidtagits för att genomföra dem. Uppföljningen har i praktiken inneburit att centralen har antecknat vilka säkerhetsrekommendationer som har genomförts och hur det har gjorts samt vad man inte avser att genomföra och varför man har beslutat så.

I paragrafens 2 mom. föreslås på motsvarande sätt som för närvarande att centralen för att genomföra säkerhetsutredningar på eget initiativ ska kunna kontakta myndigheter eller andra aktörer till vilka en rekommendation har ställts med en förfrågan om vilka åtgärder de har vidtagit med anledning av en säkerhetsrekommendation. T.ex. på luftfartsområdet förutsätter de internationella förpliktelserna att en rapport om hur rekommendationerna genomförs ges redan inom 90 dagar efter att rekommendationen gavs. På andra områden finns inte några motsvarande tidsfrister, utan uppföljningen fortsätter enligt behov. Det är klart att ministerierna också utan någon särskild bestämmelse har en allmän skyldighet att övervaka att säkerhetsrekommendationer inom dess förvaltningsområde genomförs.

Säkerhetsrekommendationerna ska i enlighet med lagförslagets 27 § framdeles ställas till olika offentliga och enskilda aktörer. I paragrafens 3 mom. ingår en särskild skyldighet att ge en redogörelse med anledning av en säkerhetsrekommendation med anledning av en olycka eller ett tillbud i järnvägstrafik. Den myndighet till vilken rekommendationen har ställts ska vara skyldig att självmant rapportera om hur rekommendationen har genomförts. Detta bygger på bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet. Enligt artikel 25 i direktivet ska myndigheterna vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de av utredningsorganen utfärdade säkerhetsrekommendationerna vederbörligen beaktas och, i tillämpliga fall, leder till åtgärder. Enligt direktivet ska en rapport ges årligen om alla sä-

kerhetsrekommendationer som fortfarande är öppna.

## 5 kap. **Utredning av exceptionella händelser**

**31 §. Exceptionell händelse.** I kap. 5 föreslås bestämmelser som ska tillämpas på sådana exceptionella händelser som inte är olyckor. Avsikten är att i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ta in bestämmelser om möjligheten att utreda särskilt allvarliga händelser som dock inte är olyckor eller tillbud.

Som en exceptionell händelse kan enligt den föreslagna definitionen utredas en sådan händelse som till sin art är allvarlig och som har lett till förlust av människoliv eller som annars t.ex. på det sätt den har genomförts eller till sina följder är sådan att den är ägnad att på ett allvarligt sätt rubba medborgarnas trygghetskänsla eller samhällsordningen. Också exempelvis händelser som allvarligt har hotat eller skadat samhällseliga basfunktioner ska kunna utredas som exceptionella händelser. Med samhällseliga basfunktioner avses t.ex. livsviktiga samhällseliga funktioner, så som vatten- och eldistribution som hör till kritisk infrastruktur.

Vid utredningarna ska bestämmelserna om utredning av olyckor och tillbud i huvudsak tillämpas. Utredningarna är dock exceptionella och därför finns det behov att i lagen ta in några avvikande och kompletterande bestämmelser, vilka ingår i detta kapitel. En utredning ska kunna göras enbart för att nå syftena med en säkerhetsutredning, dvs. för att förebygga motsvarande händelser.

**32 §. Beslut om att inleda utredning av en exceptionell händelse.** I paragrafen anges hur en utredning av en exceptionell händelse inleds. På grund av arten av de fall som ska utredas och eftersom det är fråga om utredningar av undantagskaraktär, är det ändamålsenligt att befogenheten att besluta om att inleda sådana utredningar ankommer på statsrådet. Avsikten är att beslut om att tillsätta en utredningskommission ska fattas vid statsrådets allmänna sammanträde. En ändring som avser detta bör göras i reglementet för statsrådet (262/2003). Utredningskom-

missionen ska bestå av ett behövt antal medlemmar, vilka ska ha tillräcklig sakkunskap inom de områden som är centrala för utredningen. Det ska inte höra till Olycksutredningscentralens befogenheter att utföra utredningen eller uppgifter som har nära samband med den.

Enligt 2 mom. ska en utredningskommission som statsrådet tillsätter arbeta i anslutning till justitieministeriet. Kommissionen ska dock arbeta självständigt och oberoende i förhållande till ministeriet.

**33 §. Utredning av exceptionella händelser.** Vid en utredning av en exceptionell händelse ska man i enlighet med 5 § 1 mom. försöka klarlägga händelseförloppet, orsaker och följder samt räddningsinsatserna och myndigheternas åtgärder. Dessutom föreslås det att man i utredningen, i den omfattning det är nödvändigt för att få information som behövs för att förebygga motsvarande händelser i framtiden, ska kunna klarlägga omständigheter som gäller den som eventuellt har orsakat händelsen, om någon sådan finns. En sådan bestämmelse finns också i lagen om undersökning kring vissa händelser som ledde till dödsfall.

**34 §. Utredningskommissionernas befogenheter.** I paragrafens 1 mom. finns en bestämmelse om befogenheterna för chefen och medlemmarna i en utredningskommission som statsrådet tillsätter. Utredningskommissionen av en exceptionell händelse ska ha befogenheter som motsvarar dem som enligt 3 kap. gäller för chefen och andra utredare i en utredningskommission som tillsatts för att utreda en olycka eller ett tillbud (19—24 §).

Utredningskommissionen ska enligt 1 mom. för det första ha likadan rätt att få uppgifter som en utredningskommission som utreder en olycka eller ett tillbud (20 §). Dessutom ska den enligt 2 mom. ha vissa särskilda rättigheter att få uppgifter som är nödvändiga vid utredning av en exceptionell händelse. En mera omfattande rätt att få uppgifter behövs på grund av händelsernas exceptionella och oförutsebara natur. En liknande bestämmelse finns också i lagen om undersökning kring vissa händelser som ledde till dödsfall.

Enligt paragrafen ska utredningskommissionen ha rätt att få uppgifter om innehållet i

förtroliga meddelanden. Rätten begränsas till att gälla enbart meddelanden som eventuellt ingår i förundersökningsmaterial angående händelsen. Rätten att få uppgifter ska dessutom vara begränsad till uppgifter som är nödvändiga för utredningen.

**35 §. Utredningsrapport över en exceptionell händelse.** En utredningsrapport ska sammanställas över utredningen av en exceptionell händelse. Rapporten ska lämnas till statsrådet. En utredningsrapport med anledning av en exceptionell händelse ska vara offentlig i enlighet med 27 §. Sekretessbelagda uppgifter ska således inte tas in i rapporten.

I utredningsrapporten ska intas sådana omständigheter som avses i 27 § 2 mom. Behövliga säkerhetsrekommendationer ska också tas in i utredningsrapporten. Yttranden om ett utkast till utredningsrapport ska begäras enligt 28 §. Utredningen avslutas när utredningsrapporten har undertecknats (29 §) och överlämnats.

**36 §. Uppföljning av säkerhetsrekommendationer med anledning av utredningar av exceptionella händelser.** I kapitlet föreslås en bestämmelse om uppföljning av säkerhetsrekommendationer. Med avvikelse från det som gäller utredning av olyckor och tillbud ska huvudansvaret för uppföljningen av säkerhetsrekommendationerna enligt 1 mom. ankomma på ministerierna. Ministerierna ska följa upp att åtgärder inom deras eget ansvarsområde vidtas med anledning av säkerhetsrekommendationer i en utredningsrapport.

Enligt 2 mom. ska justitieministeriet dessutom ha rätt att på eget initiativ begära redogörelser om vidtagna åtgärder. Begäran ska kunna gälla både myndigheter och enskilda till vilka säkerhetsrekommendationerna har ställts.

I paragrafen föreslås inte, i stil med 10 § i lagen om undersökning kring vissa händelser som ledde till dödsfall, någon bestämmelse om beslut av statsrådet. Statsrådet kan också utan någon lagbestämmelse vid behov behandla åtgärder som eventuellt behövs med anledning av säkerhetsrekommendationer. En behandling i statsrådet kan vara motiverad t.ex., om säkerhetsrekommendationerna är vittomfattande och gäller flera förvaltningssektorer.

**37 §. Arkivering av utredningsmaterial.** Paragrafen gäller arkiveringen av utredningskommissionens dokument och rätten att efter att utredningen är klar besluta om utlämnande av dokumenten. I dessa fall ska Olycksutredningscentralen besluta om utlämnande av dokument. På utlämnandet ska också tillämpas den föreslagna 39 § om utlämnande av sekretessbelagd information. Bestämmelsen motsvarar lagen om undersökning kring vissa händelser som ledde till dödsfall.

## 6 kap. Särskilda bestämmelser

**38 §. Information om hur en utredning framskrider.** Paragrafen gäller den information som ska ges medan en utredning pågår. Bestämmelserna motsvarar i sak de bestämmelser om information om utredningar som för närvarande finns i förordning.

I 20 § i offentlighetslagen finns bestämmelser om myndigheternas allmänna skyldighet att informera om sin verksamhet och sina tjänster och att främja öppenhet. Information om säkerhetsutredningar har en särskild betydelse, eftersom olyckor och tillbud kan väcka stort intresse och stor oro bland allmänheten. I paragrafens 1 mom. föreslås därför en bestämmelse om att Olycksutredningscentralen ska ha en aktiv informationsplikt. När en olycka eller ett tillbud har inträffat kan det t.ex. för att förhindra att oriktig information sprids vara nödvändigt att ge massmedierna grundläggande information om olyckan eller tillbudet och om de utredningsåtgärder som har vidtagits. Information ska ges fortlöpande allt efter som utredningen framskrider.

Ett särskilt behov av information om en olycka eller ett tillbud har också de som har varit inblandade, t.ex. de som har skadats och deras anhöriga. Enligt paragrafens 2 mom. ska centralen vara skyldig att informera dem om hur utredningen framskrider. Informationsverksamheten är en del av närståendevården, som i första hand sköts av yrkespersonal på det området. Vid sidan av offer och anhöriga kan dessutom myndigheter som deltagit i räddningsarbetet, samt en omfattande

krets personer som effekterna av olyckan eller tillbudet kan sträcka sig till, ha ett särskilt informationsbehov.

I internationella konventioner som binder Finland och i EU-lagstiftningen finns detaljerade bestämmelser om vilka som ska informeras. Sådana bestämmelser finns t.ex. i artikel 22 i järnvägsolycksdirektivet. I den föreslagna lagens kapitel om utredningsrapporter finns särskilda bestämmelser om rätten för dem som har varit inblandade i en olycka eller ett tillbud att yttra sig om utkastet till en utredningsrapport innan rapporten publiceras.

Enligt 3 mom. ska Olycksutredningscentralen ha en särskild skyldighet att när en utredning inleds underrätta den myndighet eller någon annan som har gjort en sådan anmälan som avses 16 § 1 och 2 mom. Centralen ska meddela om en utredning inleds med anledning av anmälan eller ej. Likaså ska centralen ge ett meddelande när utredningen har avslutats. På det sättet kan den som har gjort anmälan om den så önskar följa hur utredningen av olyckan eller tillbudet framskrider. Enligt momentet ska också förundersökningsmyndigheten alltid underrättas när en utredning har inletts eller avslutats.

I Olycksutredningscentralens meddelande till förundersökningsmyndigheten ska händelsen och tidpunkten för den beskrivas i korthet. Meddelandet ska inte innehålla någon bedömning av behovet av en förundersökning. Ett meddelande ska ges för varje fall som utreds. Det antas därför att ett meddelande inte äventyrar syftet med säkerhetsutredningarna.

**39 §. Utlämnande av sekretessbelagd information.** Paragrafen gäller utlämnande av sekretessbelagd information. Bestämmelserna om offentlighet och sekretess finns i offentlighetslagen. När det gäller säkerhetsutredningar tillämpas 24 § 1 mom. 8 punkten i offentlighetslagen. En precisering till vissa delar av denna punkt föreslås i det fjärde lagförslaget i föreliggande proposition.

Enligt 24 § 1 mom. 8 punkten i offentlighetslagen ska uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning rätt ofta hållas hemliga. Enligt 23 § i offentlighetslagen har de som har deltagit i en säkerhetsutredning tystnadsplikt beträffande sekretessbelagda uppgifter som de har erhållit i uppdraget.

I paragrafens 1 mom. föreslås en bestämmelse om när sekretessbelagda uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning ska få lämnas ut till andra. Det är fråga om en specialbestämmelse i förhållande till lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. För en enskild utredning får Olycksutredningscentralen och dess utredare uppgifter t.ex. med stöd av lagens 20 och 21 §. Uppgifterna fås för ett uttryckligt syfte. I de internationella konventionerna och i EU-lagstiftningen om säkerhetsutredningar ställs villkor för att lämna uppgifterna vidare. Begränsningar finns t.ex. i artikel 9 i sjöolycksdirektivet.

Enligt paragrafens 1 mom. kan sekretessbelagda uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning lämnas ut till andra säkerhetsutredningar. Ett villkor för det är att det är nödvändigt för att utföra den andra utredningen. Syftet med bestämmelsen är att garantera att offentliga eller enskilda säkerhetsutredare kan utväxla information för att förbättra säkerheten och förebygga nya olyckor eller tillbud. Det ska t.ex. vara möjligt att lämna ut uppgifter till en kommission som Trafikförsäkringscentralen har tillsatt för en vägtrafikolycka.

I 1 mom. föreslås dessutom en bestämmelse om rätten att för andra ändamål lämna ut uppgifter som erhållits i en säkerhetsutredning. Med det avses att uppgifter ska kunna lämnas t.ex. till säkerhets- och övervakningsmyndigheter för att främja övervakning och säkerhet. Uppgifter ska kunna lämnas t.ex. till Trafiksäkerhetsverket. I enlighet med de internationella förpliktelser som binder Finland och artikel 9 i sjöolycksdirektivet ska Olycksutredningscentralen ha rätt att bedöma om uppgifter ska ges ut. En grund för att ge ut uppgifter ska vara att ett utlämnande är nödvändigt för att säkra ett viktigt allmänt intresse. Ett sådant kan t.ex. vara främjande av säkerheten efter en allvarlig olycka. Bedömningen ska ske särskilt för sig för varje sekretessbelagd uppgift. Det kan naturligtvis finnas behov att ge vissa uppgifter som erhållits i en säkerhetsutredning ett större skydd. När det t.ex. gäller luftfarten finns det en rekommendation i ICAO:s bilaga 13 att särskilt skydd ska ges bandupptagningar från en

olyckshändelse så som ljudupptagningar från förarkabinen.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om förutsättningarna för att lämna ut sekretessbelagd information till rättsliga undersökningar. Syftet med säkerhetsutredningar är enbart att samla information för att förbättra säkerheten och förebygga nya olyckor och tillbud. Enligt en uttrycklig bestämmelse i lagen görs säkerhetsutredningar inte för att klarlägga rättsligt ansvar, dvs. straffrättsligt eller skadeståndsrättsligt ansvar (1.2 §). Paragrafens 2 mom., som gäller utlämnande av sekretessbelagda uppgifter, kompletterar bestämmelsen om syftet med utredningarna.

Enligt paragrafens 2 mom. är möjligheten begränsad att till förundersöknings- och åklagarmyndigheten lämna ut sådana uppgifter från en säkerhetsutredning vilka enligt offentlighetslagen annars ska hållas hemliga. Bestämmelsen är ett undantag från den rätt omfattande rätt att få uppgifter som förundersöknings- och åklagarmyndigheten annars har med stöd av lag (t.ex. 35 § i polislagen, 11 § i lagen om allmänna åklagare 199/1997). För rättslig undersökning ska det vara möjligt att lämna ut endast sådana sekretessbelagda uppgifter som är nödvändiga för att utreda ett brott för vilket det strängaste i lag föreskrivna straffet är minst två års fängelse. Således är det möjligt att lämna ut uppgifter endast när det är fråga om de gravsta brotten. Olycksutredningscentralen ska alltid i varje enskilt fall bedöma om det är nödvändigt för utredningen i fråga att lämna ut uppgifter för rättslig undersökning. Bedömningen ska på det sätt som avses i 1 mom. också göras separat för varje enskild sekretessbelagd uppgift. Centralens beslut om att lämna ut en sekretessbelagd uppgift är enligt offentlighetslagen överklagbart.

I paragrafens 2 mom. finns en begränsning, enligt vilken det dock inte är tillåtet att till förundersöknings- och polismyndigheten lämna ut sådana identifieringsuppgifter som avses i 21 §. Det beror på att dessa myndigheters rätt att få teleidentifieringsuppgifter är mer begränsad än rätten att få uppgifter med stöd av den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och andra tillbud. När teleidentifieringsuppgifter begärs för en förundersökning ska dessutom ett särskilt förfa-

rande iakttas enligt tvångsmedelslagen (450/1987).

Enligt 2 mom. ska det inte heller vara möjligt att för rättslig undersökning lämna ut sådana uppgifter som till väsentliga delar har inhämtats hos personer som är berättigade eller skyldiga att i domstol vägra vittna om samma sak. Bestämmelserna om vittnesförbud och rätt att vägra vittna finns huvudsakligen i 17 kap. i rättegångsbalken, men motsvarande bestämmelser finns också i speciallagstiftningen (t.ex. 3 kap. 73 § i utskökningsbalken 705/2007). Exempelvis den som är misstänkt för ett brott eller dennes närstående är inte skyldiga att tala emot sig själv eller någon närstående. Bestämmelsen ska säkerställa rätten att inte behöva belasta sig själv (skydd mot självinkriminering). Begränsningen att lämna ut uppgifter kan omfatta t.ex. det protokoll som har förts när den som har styrt ett olycksfartyg har hörts eller andra uppgifter som denne har lämnat. När förundersöknings- eller åklagarmyndigheten begär uppgifter, ska den redogöra för vilken ställning de olika personer som begäran gäller har i undersökningen. Utan en sådan redogörelse har Olycksutredningscentralen inte möjlighet att bedöma om en del av uppgifterna inte borde lämnas ut med hänsyn till det skydd mot självinkriminering som avses i momentet.

I 3 mom. finns vissa begränsningar av rätten att använda uppgifter som lämnats ut med stöd av 1 mom. En övervakningsmyndighet kan t.ex. ha till uppgift att klarlägga om olika aktörers handlande i samband med en olycka har varit korrekt. Myndigheten kan utifrån sin undersökning ha rätt att ge varningar eller anmärkningar, men också att återkalla ett tillstånd eller en auktorisation som behövs för någon verksamhet. I momentet finns en preciserande bestämmelse om att en sådan påföljd inte enbart på grund av uppgifter som erhållits i en säkerhetsutredning får beslutas med anledning av en överträdelse begången av oaktsamhet. Bestämmelsen behövs eftersom uppgifterna som erhållits i säkerhetsutredningen har erhållits endast med avseende på syftet med den och eftersom syftet med säkerhetsutredningen enligt en uttrycklig bestämmelse i lagen (1.2 §) inte är att klarlägga

rättsligt ansvar. En liknande bestämmelse finns i 134 § 1 mom. i luftfartslagen.

Paragrafens 4 mom. innehåller en begränsning av rätten att lämna vidare sådana sekretessbelagda uppgifter som Olycksutredningscentralen har fått av en utredningsmyndighet i en annan stat. Bestämmelsen föreslås för tydlighetens skull. I de internationella förpliktelser som binder Finland förutsätts det att uppgifterna huvudsakligen används enbart för säkerhetsutredning. Uppgifter som Centralen har fått av en utländsk säkerhetsutredningsmyndighet kan således inte lämnas vidare i strid med de villkor som ställts av den myndighet som lämnat ut uppgifterna eller av någon annan behörig myndighet. Den som lämnar ut uppgifterna kan t.ex. anteckna att en uppgift är helt eller delvis sekretessbelagd. Begränsningen att lämna uppgifterna vidare säkerställer möjligheten för centralen att även från utlandet få all den information den behöver för att utreda saken i fråga.

**40 §. Vittnesförbud.** I 17 kap. 23 § rättegångsbalken finns bestämmelser om vittnesförbud som gäller tjänstemän och vissa andra personer. I föreliggande lagförslag ingår en egen bestämmelse om vittnesförbud beträffande uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning.

Den som har varit med i en säkerhetsutredning kan kallas till domstol att vittna, men på grund av tystnadsplikten måste han eller hon låta bli att svara på frågor som kan innebära att en sekretessbelagd uppgift som har erhållits i utredningen röjs. I paragrafen konstateras uttryckligen att bestämmelsen gäller såväl Olycksutredningscentralens egna tjänstemän som andra utredare, t.ex. experter vid Olycksutredningscentralen.

Enligt 2 mom. ska vittnesförbudet iakttas också efter det att vittnet inte längre har den ställning han eller hon hade när uppgiften erhöles. Bestämmelsen motsvarar i sak 17 kap. 23 § 4 mom. i rättegångsbalken. Tystnadsplikten för experter vid Olycksutredningscentralen förändras således inte t.ex. när utredningen avslutas.

Enligt paragrafen om vittnesförbud ska vittnet vittna om sådant som omfattas av sekretess endast om synnerligen viktiga skäl kräver att personen i fråga hörs. Det gäller då närmast utredning av grova brott.

**41 §. Bistående av utredningsmyndigheter i andra stater.** I paragrafen finns bestämmelser om bistående som Olycksutredningscentralen ska ge utredningsmyndigheter i andra länder. Orsaken till bestämmelsen är sjöolycksdirektivets allt noggrannare bestämmelser om permanenta samarbetssystem mellan de organ som genomför säkerhetsutredningar. En liknande bestämmelse finns också i artikel 21 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

När Olycksutredningscentralens tjänstemän ger hjälp har de befogenheter enligt 19—21 §. I praktiken kan bistående innebära t.ex. inspektioner som är nödvändiga för en utredning eller att behövliga uppgifter skaffas på begäran av en annan stats utredningsmyndighet. När åtgärder som begärs av Olycksutredningscentralen vidtas tillämpas lagstiftningen i Finland.

**42 §. Samarbete och handräckning.** Paragrafens 1 mom. gäller möjligheten att i praktiskt genomförande av utredningar samarbeta med förundersökningsmyndigheten och den myndighet som utreder dödsorsak. Olycksutredningscentralen och den utredningskommission som centralen har tillsatt ska självständigt avgöra i vilken omfattning det med hänsyn till säkerhetsutredningen är ändamålsenligt att samarbeta med dessa myndigheter. För närvarande har samarbete förekommit t.ex. vid undersökning av olycksplatser och när personer hörs.

Paragrafens 2 mom. gäller handräckning som polisen ska ge Olycksutredningscentralen. Handräckning ska kunna fås inte bara för att genomföra en utredning utan också för att säkerställa den t.ex. medan utredning pågår på olycksplatsen.

Enligt paragrafens 3 mom. ska också andra myndigheter på begäran av centralen utföra nödvändiga utredningar och undersökningar som hjälp vid en säkerhetsutredning. I sak motsvarar bestämmelsen nu gällande lag. Enligt sjöolycksdirektivet ska en utredningsmyndighet ha rätt att få bistånd t.ex. av tjänstemän vid kustbevakningen, av den som erbjuder fartygstrafiktjänster eller av besiktningsspersonal, sjöräddningstjänst, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.

Enligt förslaget ska lagen inte längre innehålla någon bestämmelse, motsvarande 11 § 2 mom. i lagen om undersökning av olyckor,

om polisförhör eller polisundersökningar. Sådana möjligheter har inte i praktiken behövs och dessutom har bestämmelsen ansetts vara problematisk i förhållande till syftet enligt 1 § med säkerhetsutredningarna. I de situationer där en polisman är medlem av en utredningskommission kan det snarare finnas behov att i enlighet med 43 § befria denne från polisuppgifterna medan utredningen pågår.

**43 §. Tjänstledighet.** Den föreslagna bestämmelsen om tjänstledighet motsvarar nu gällande lag. Syftet med bestämmelsen är att göra det möjligt att en medlem i en utredningskommission vid behov arbetar på heltid i utredningen. Enligt bestämmelsen ska huvudregeln vara att tjänstledighet beviljas. Befrielse från tjänsteutövningen ska dock inte beviljas direkt med stöd av lagen, om utredningsarbetet kan skötas vid sidan av den egna tjänsten utan att säkerhetsutredningen eller syftet med den äventyras. Olycksutredningscentralen ska meddela arbetsgivarmyndigheten om behovet att befria medlemmen av utredningskommissionen från sina egentliga tjänsteåligganden.

Det är rätt vanligt att polisens tjänstemän är medlemmar i utredningskommissioner. Med tanke på syftet med säkerhetsutredning och för att hålla isär rättslig utredning och säkerhetsutredning kan det vara problematiskt, om en polisman är medlem i en utredningskommission och samtidigt i tjänsten utför förundersökning. En polisman kan inte samtidigt arbeta med en säkerhetsutredning av en händelse och förundersökning av samma händelse.

De omfattande befogenheterna enligt polislagen och förundersökningslagen ger t.ex. i praktiken en polisman tillgång till olika slags register. Det är dock inte oproblematiskt om uppgifter som erhållits på detta sätt används i en säkerhetsutredning. Det väsentliga är i själva verket att polismannen själv inser de begränsningar som följer av att han eller hon är med i en utredningskommission och som beror på syftet med säkerhetsutredningen. Det klaraste vore att en polisman som är medlem i en utredningskommission befrias från sin huvudsakliga tjänst medan utredningen pågår. Detta är dock inte alltid möjligt i praktiken, eftersom en säkerhetsut-

redning ofta utförs under en rätt lång tid och den arbetsinsats som behövs beträffande medlemmarna i kommissionen också varierar.

**44 §.** *Identitetskort som utfärdas av Olycksutredningscentralen.* I lagen föreslås en bestämmelse som motsvarar Olycksutredningscentralens praxis att de som medverkar i en utredning ska ha ett id-kort med bild. I paragrafens 1 mom. finns en grundläggande bestämmelse om identitetskort, som ska ges åt centralens tjänstemän och de experter vid Olycksutredningscentralen som avses i 11 §. Identitetskortet ska alltid vara med när utredningsuppdrag utförs och det ska visas upp vid behov eller på begäran.

I paragrafens 2 mom. finns en bestämmelse om identitetskortens giltighetstid. Ett kort gäller en tid som bestäms av Olycksutredningscentralen. Centralen ska också vid behov kunna bestämma att ett kort upphör att gälla tidigare och om att ett kort kan återkallas t.ex. om det missbrukas. Kortet ska återlämnas till centralen när det har upphört att gälla.

Ett kort ska kunna gälla endast för den tid som antas vara behövlig för en enskild utredning eller så ska det kunna beviljas för en längre tid, t.ex. ett år åt gången. Ett kort som ges experter vid Olycksutredningscentralen ska också kunna vara giltigt under tiden mellan enskilda utredningsuppdrag. Detta kan behövas för experter som borde få tillträde till olycksplatser för att inleda preliminär utredning enligt 18 § när centralen begär detta.

**45 §.** *Arvoden och ersättningar.* Utomstående medlemmar i en utredningskommission, så som experter vid Olycksutredningscentralen, ska betalas ett arvode för uppdraget. Enligt paragrafens 1 mom. fastställer justitieministeriet grunderna för arvodet. När det gäller ersättning för resekostnader ska statens tjänstekollektivavtal om detta följas. Bestämmelsen motsvarar rådande praxis.

Paragrafens 2 mom. gäller ersättningar som ska betalas till den som har hörts enligt 23 §. Den som hörs kan ha utgifter t.ex. för resor och inkomstbortfall, vilka ska ersättas till ett skäligt belopp. Det kan exempelvis anses skäligt att ersättning för resekostnader betalas med stöd av det ovan nämnda tjänstekollektivavtalet.

I paragrafens 3 mom. finns på motsvarande sätt som nu en bestämmelse om rätten att få full ersättning för skador som har inträffat i samband med att ett föremål eller ett dokument har tagits om hand eller ett föremål har testats. Med stöd av bestämmelsen ska ersättning betalas t.ex. för att ett föremål har förstörts eller skadats men också för ekonomisk skada på grund av att det inte har kunnat användas. Rätten till ersättning ska dessutom utvidgas till att också gälla skador som eventuellt uppstår vid inspektion av utrymmen med stöd av 22 § 2 mom.

**46 §.** *Vite.* Paragrafen gäller Olycksutredningscentralens rätt att förelägga vite. För närvarande har centralen inte en sådan rätt. Centralen ska enligt 20 och 21 § ha en relativt omfattande rätt att få uppgifter. Eftersom rätten att få uppgifter är det viktigaste sättet att få information som behövs för att genomföra en säkerhetsutredning och för att utredningen ska lyckas, kan det i vissa situationer finnas behov att förstärka rätten på det sätt som anges i paragrafens 1 mom.

Enligt 1 mom. ska det också vara möjligt att förelägga vite för att Olycksutredningscentralen i enlighet med 22 § 1 mom. ska få tillgång till dokument eller föremål som är nödvändiga för utredningen. Samtidigt avskaffas möjligheten enligt den nuvarande lagen att förstärka rätten med ett förordnande av tingsrätten.

I vitesärenden ska viteslagen (1113/1990) tillämpas. I lagen finns bestämmelser bl.a. om de allmänna förutsättningarna för att utsetta vite och döma ut det, om vitets storlek, hörande av parter och om preskription av vite och överklagande. Enligt viteslagen kan Olycksutredningscentralens beslut om föreläggande och utdömande av vite överklagas hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

I paragrafens 2 mom. finns ett undantag enligt vilket vite inte får föreläggas en fysisk person, om det finns anledning att misstänka denne för brott och uppgifterna hänför sig till det ärende som är föremål för brottsmisstanke. Vite ska kunna föreläggas endast i situationer där Olycksutredningscentralen känner till att förundersökningsmyndigheten har inlett förundersökning av personens agerande i



den olycka som utreds. Bestämmelsen behövs med tanke på skyddet mot självinkriminering.

**47 §. Rätt att utfärda föreskrifter.** Paragrafen gäller Olycksutredningscentralens rätt att utfärda föreskrifter. Föreskriftsrätten ska vara begränsad till att enbart gälla tekniska frågor angående säkerhetsutredningar som centralen genomför. Centralen har tidigare gett vissa anvisningar som ska tillämpas vid utredningar, så som en arbetshandbok. Om det anses behövligt, kan motsvarande frågor behandlas i centralens föreskrifter.

## 7 kap. **Ikraftträdande**

**48 §. Ikraftträdande.** Paragrafen innehåller en sedvanlig bestämmelse om ikraftträdandet.

Enligt 2 mom. ska lagen om undersökning av olyckor upphävas. Statsrådets förordning om undersökning av olyckor, som utfärdats med stöd av lagen, upphör då samtidigt att gälla.

Statsrådets förordning om militär luftfart har enligt ingressen utfärdats med stöd av den 2005 års luftfartslag och 2 a § i lagen om undersökning av olyckor. Den luftfartslag som nämns i ingressen har upphävts genom den nya luftfartslagen år 2009. Med stöd av en övergångsbestämmelse i luftfartslagen har förordningen dock fortfarande kunnat tillämpas också efter det. Däremot är 2 a § i lagen om undersökning av olyckor, som nämns i ingressen, inte ett egentligt bemyndigande att utfärda förordning. Således kan det anses att statsrådets förordning om militär luftfart (1243/2005) har upphävts utan att det finns behov av någon särskild bestämmelse om detta. På grund av den motsvarande formuleringen i ingressen är också den förordning om militär luftfart (387/1996) som föregick statsrådets förordning om militär luftfart fortfarande i kraft. Också denna förordning upphör att gälla samtidigt som lagen om undersökning av olyckor.

**49 §. Övergångsbestämmelser.** Paragrafen innehåller de övergångsbestämmelser som behövs när den nya lagen träder i kraft.

Enligt 1 mom. ska de utredningar av olyckor och tillbud som har påbörjats innan lagen träder i kraft slutföras med stöd av lagen om undersökning av olyckor och den förordning som utfärdats med stöd av den. Avgörande är den tidpunkt då utredningen inleddes, inte när en preliminär utredning har inletts på olycksplatsen. Att en utredning som tidigare avslutats påbörjas på nytt anses innebära en ny utredning och då tillämpas den nya lagen. Bestämmelsen behövs för att sättet att ordna utredningen ändras och framför allt för att rätten att besluta om inledande av utredningar och tillbud enligt föreslaget överförs helt och hållet på Olycksutredningscentralen.

Enligt 2 mom. ska hänvisningar i annan lagstiftning till den lag om undersökning av olyckor som upphävs anses innebära en hänvisning till den lag som nu föreslås.

Enligt 3 mom. ska det vara möjligt att innan lagen träder i kraft vidta åtgärder som krävs, t.ex. att utfärda en arbetsordning för Olycksutredningscentralen.

## 2.2 **Lag om utredning av militära luftfartsolyckor**

**1 §. Tillämpningsområde.** Lagen ska tillämpas på utredning av militära luftfartsolyckor. Med militär luftfartsolycka menas sådana olyckor och tillbud som avses i 4 §.

**2 §. Syftet med säkerhetsutredningar.** I paragrafen anges syftet med säkerhetsutredningar som genomförs med anledning av militära luftfartsolyckor. Enligt 1 mom. är syftet med utredningarna att öka den allmänna säkerheten, att förebygga olyckor och tillbud och att förhindra skador till följd av olyckor. Detta motsvarar 1 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser och i sak även 18 § i statsrådets förordning om militär luftfart.

På motsvarande sätt som i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning konstateras i paragrafens 2 mom. utredningarnas förhållande till rättslig utredning. Syftet med säkerhetsutredningar är inte att klarlägga rättsligt ansvar vid olyckor eller tillbud eller att

samla material exempelvis för att fastslå straff- och skadeståndsrättsligt ansvar.

I stället för uttrycket olycksundersökning föreslås uttrycket säkerhetsutredning (engl. safety investigation). Motsvarande ändring föreslås även i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

**3 §. Förhållandet till annan lagstiftning.** I paragrafen ingår behövliga hänvisningar till lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Bestämmelserna i den lagen ska så som nu till största delen som sådana tillämpas på utredningarna.

För tydlighetens skull konstateras i paragrafen att bestämmelserna om Olycksutredningscentralen ska tillämpas på den militära luftfartsmyndigheten när lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser tillämpas på militära luftfartsolyckor.

**4 §. Militära luftfartsolyckor som ska utredas.** I paragrafen anges vilka slags olyckor och tillbud som ska utredas med stöd av denna lag. En nyhet jämfört med förordningen om militär luftfart är de händelser som alltid ska utredas delas in å ena i olyckor och allvarliga tillbud (1 mom.) och å andra sidan i situationer där den militära luftfartsmyndigheten har rätt att bedöma huruvida en säkerhetsutredning ska inledas eller inte (2 mom.). Möjligheten att genomföra temautredningar (3 mom.) är också en nyhet. Antalet olyckor som ska utredas kommer inte i praktiken att förändras. Tillbud och avvikelser i militär luftfart kan dessutom utredas med stöd av 128 § i luftfartslagen.

I paragrafen anges vilka slags olyckor och allvarliga tillbud som alltid medför att en säkerhetsutredning ska genomföras. Utredningsmyndigheten har inte rätt att pröva om sådana olyckor eller tillbud ska utredas eller inte. De olyckor och tillbud som ska utredas definieras på samma sätt som i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Till denna del hänvisas i den lagen till bilaga 13 i den internationella luftfartsorganisationen ICAO:s konvention, den s.k. Chicagokonventionen. Definitionen används trots att direktivet och konventionen inte i sig, på grund av deras tillämpningsområde, gäller militär luftfart.

Den militära luftfartsmyndighetens befogenhet att utreda olyckor och tillbud begränsas enligt 1 mom. till att avse endast sådana olyckor och tillbud som uteslutande gäller militär luftfart och där enbart försvarsmaktens personal är inblandad. Olycksutredningscentralens och den militära luftfartsmyndighetens befogenheter fördelas således på samma sätt som nu. Enligt 2 § 11 punkten i luftfartslagen avses med militär luftfart sådan luftfart som bedrivs med en militär luftfarkost i militärt syfte. I undantagsfall kan även ett luftfartyg i det civila luftfartsregistret användas i luftfart i militärt syfte. Till luftfarten hör även alla landfunktioner som direkt hänför sig till flygverksamheten.

Som militär luftfartsolycka ska endast anses sådana olyckor där enbart försvarsmaktens egen personal är inblandad. Således är det Olycksutredningscentralen som enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ska utreda olyckor och tillbud där en eller flera av de inblandade är personer som fullgör tjänst enligt värnpliktslagen (1438/2007) eller lagen om frivillig militärtjänst för kvinnor (194/1995) eller är civilpersoner i verksamhet enligt lagen om frivilligt försvar (556/2007). Likaså ska t.ex. en olycka som inträffat i luftfart i enbart militärt syfte utredas med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, fastän de inblandade uteslutande hör till försvarsmaktens personal, om det vid utredningen av olyckan eller tillbudet också är nödvändigt att bedöma exempelvis den för flygledningen ansvariga civila flygledningens åtgärder.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om den militära luftfartsmyndighetens rätt att utreda även andra olyckor eller tillbud som hör till dess utredningsbefogenheter. Den militära luftfartsmyndigheten ska ha rätt att pröva huruvida andra olyckor eller tillbud än de som avses i 1 mom. ska utredas. En utredning behövs, om den anses kunna vara till nytta för den allmänna säkerheten inom militär luftfart. De omständigheter som ska beaktas vid prövningen motsvarar de grunder för bedömningen som anges i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (17.2 §).

Paragrafens 3 mom. gäller temautredningar. Paragrafen motsvarar bestämmelsen i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

**5 §. Utredningskommissioner för militära luftfartsolyckor.** Den militära luftfartsmyndigheten ska svara för utredningen av militära luftfartsolyckor. Det ska således vara möjligt att förordna att en eller flera tjänstemannautredare vid den militära luftfartsmyndigheten ska genomföra utredningen. Alternativt ska utredningen kunna göras av en utredningskommission som den militära luftfartsmyndigheten tillsätter. Vid valet av organisationssätt ska det vara möjligt att beakta omfattningen av och särdragen i olyckan eller tillbudet.

Paragrafens 1 mom. gäller tillsättande av en utredningskommission. En utredningskommission ska kunna tillsättas på förhand för ett år i sänder. Utredningskommissioner ska kunna tillsättas exempelvis för enskilda truppförband. Det ska också vara möjligt att tillsätta en separat utredningskommission för en enskild utredning. Orsaken kan vara t.ex. allvaret eller särdragen hos olyckan eller tillbudet. Den militära luftfartsmyndigheten svarar för att en utredningskommission tillsätts och för valet av medlemmar i den.

Paragrafens 2 mom. gäller utredningskommissionernas sammansättning. Den bestäms enligt det fall som ska utredas. En utredningskommissions sammansättning ska också kunna ändras medan utredningen pågår, om det är nödvändigt för att åstadkomma en sakkunnig, oberoende och opartisk utredning. Det ska således vara möjligt att t.ex. utse en ny medlem, om det finns behov att få särskild expertis för utredningen.

Medlemmarna i en utredningskommission kan bestå av tjänstemän vid försvarsmakten eller vid andra myndigheter eller av utomstående experter. En av medlemmarna ska vara chef för kommissionen. För det praktiska genomförandet av utredningen ska kommissionen vid behov kunna besluta om intern arbetsfördelning och andra organisatoriska frågor, så som t.ex. val av en vice ordförande eller sekreterare. Enligt paragrafens 3 mom. ska de medlemmar som inte hör till försvarsmakten ges ett skriftligt förordnande.

Enligt 4 mom. ska bestämmelserna om tjänsteansvar tillämpas på alla medlemmar i en utredningskommission när de utför uppdrag enligt denna lag. De som medverkar i utredningen ska dessutom tillämpa alla allmänna förvaltningslagar som gäller verksamheten, så som förvaltningslagen, offentlighetslagen och språklagen.

**6 §. Behörighetsvillkor för medlemmarna i en utredningskommission.** Paragrafen gäller behörighetsvillkoren för chefen för och medlemmarna i en utredningskommission. Behörighetsvillkoren för chefen motsvarar nu gällande bestämmelser. Chefen ska vara förtrogen med militär luftfart och insatt i frågor som gäller luftfartsolyckor.

Eftersom de olyckor och tillbud som ska utredas kan vara av olika slag, är de föreslagna bestämmelserna om behörighetsvillkor för de övriga medlemmarna vagare än för närvarande och något specifikt yrke eller någon särskild expertis förutsätts inte. Enligt förslaget ska de övriga medlemmarna ha tillräcklig sakkunskap inom områden som är centrala för utredningen av respektive olycka eller tillbud. Den sakkunskap som behövs kan t.ex. gälla olycksutredning, luftfart, militär luftfart, flygplansteknik eller medicin.

**7 §. Behandling av utredningsrapporter.** Över en utredning av en militär luftfartsolycka sammanställs en utredningsrapport som publiceras (se 27 § i förslaget till lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser). Den militära luftfartsmyndigheten ska enligt 1 mom. bestämma vilka åtgärder för att förbättra säkerheten som ska vidtas med anledning av utredningsrapporten. I synnerhet säkerhetsrekommendationerna i rapporten är viktiga. Bestämmelserna motsvarar dem som finns i statsrådets förordning om militär luftfart.

Enligt 2 mom. ska den militära luftfartsmyndigheten skicka utredningsmaterialet till granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor och samtidigt meddela vilka beslut som den har fattat. Utredningsmaterial och uppgifter överlämnas endast till den del det är fråga om olyckor och allvarliga tillbud som hör till granskningskommissionens behörighet, dvs. sådana som avses i 4 § 1 mom. Bestämmelser om granskningskommissionens uppgifter finns i 9 §.

**8 §. Granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor.** De föreslagna bestämmelserna om granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor motsvarar i huvudsak bestämmelserna i statsrådets förordning om militär luftfart. Enligt paragrafens 1 mom. tillsätts kommissionen av försvarsministeriet för tre år i sänder. I momentet bestäms också om kommissionens sammansättning. I lagen nämns dessutom särskilt att kommissionen har en sekreterare.

Paragrafens 2 mom. gäller behörighetsvillkoren för granskningskommissionens medlemmar. För uppgiften som ordförande eller vice ordförande krävs högre högskoleexamen i juridik. De övriga medlemmarna, suppleanterna och sekreterarna ska ha sådan förtroendet med juridik, luftfart, militär luftfart eller teknik som är relevant för uppdraget.

Enligt 3 mom. ska bestämmelserna om tjänsteansvar tillämpas på dem som deltar i granskningskommissionens arbete. Dessutom ska jävsbestämmelsen i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (14 §) tillämpas.

**9 §. Granskningskommissionens uppgifter.** Paragrafen innehåller bestämmelser om granskningskommissionens uppgifter. De förändras inte jämfört med statsrådets förordning. Granskningskommissionens uppgift ska vara att såsom oberoende organ i förhållande till säkerhetsutredningen och den militära luftfartsmyndigheten ge utlåtande om orsakerna till en olycka eller ett tillbud och om de åtgärder för att förbättra säkerheten som vidtagits har varit tillräckliga. Granskningskommissionens uppdrag ska vara begränsat enbart till de allvarligaste olyckorna, dvs. sådana olyckor och allvarliga tillbud som avses i 4 § 1 mom., vilka enligt lagen måste utredas. Granskningskommissionen ska göra sina bedömningar utifrån utredningsrapporten, de beslut den militära luftfartsmyndigheten har fattat med anledning av den och utifrån det utredningsmaterial som har tillställts kommissionen.

**10 §. Arvoden och ersättningar.** Till utredare som inte hör till försvarsmaktens personal betalas ett arvode för arbetet. Arvodets belopp motsvarar det arvode som ska betalas enligt den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händel-

ser. Med stöd av 45 § 1 mom. i den nämnda lagen bestämmer justitieministeriet grunderna för arvodet.

I paragrafens 2 mom. finns en bestämmelse om arvoden till ordföranden, vice ordföranden, medlemmarna, suppleanterna och sekreteraren i granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor. Försvarsministeriet beslutar om grunderna för dessa arvoden.

Enligt 3 mom. ska bestämmelserna i statens tjänstekollektivavtal tillämpas på ersättningen för resekostnader som uppkommer i en utredning och i granskningskommissionens verksamhet.

**11 §. Rätt att utfärda föreskrifter.** I lagen föreslås ett bemyndigande för den militära luftfartsmyndigheten att utfärda föreskrifter. Bemyndigandet är begränsat till att enbart avse tekniska frågor i en utredning.

**12 §. Ikraftträdande.** Paragrafen innehåller en sedvanlig bestämmelse om ikraftträdande.

**13 §. Övergångsbestämmelser.** Paragrafen innehåller övergångsbestämmelser som behövs när lagen träder i kraft.

Enligt 1 mom. ska en sådan utredning av en olycka eller ett tillbud i militär luftfart som inletts innan lagen träder i kraft utföras enligt statsrådets förordning om militär luftfart. Avgörande är den tidpunkt då beslutet om att inleda utredningen fattades och inte när en preliminär utredning påbörjades på olycksplatsen. Att en utredning som tidigare har avslutats påbörjas på nytt anses innebära en ny utredning och då tillämpas den nya lagen. Bestämmelsen behövs eftersom sättet att organisera utredningarna ändras i och med den nya lagen.

Paragrafens 2 mom. gäller verksamheten vid en utredningskommission för militära luftfartsolyckor när lagen träder i kraft. En kommission som med förordningen har tillsatts för ett år ska fortsätta sin verksamhet till utgången av sitt mandat och bestämmelserna i den föreslagna lagen ska tillämpas på dess befogenheter. I paragrafens 3 mom. föreslås en motsvarande bestämmelse om att mandatet för granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor fortsätter.

Enligt 4 mom. kan åtgärder som krävs för verkställigheten vidtas innan lagen träder i kraft, t.ex. för att utfärda föreskrifter om utredning av militära luftfartsolyckor.

**2.3 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss**

**1 §.** Enligt paragrafen ska de bestämmelser i ändringen av SOLAS-konventionen som hör till området för lagstiftningen gälla i Finland som lag sådana Finland har förbundit sig till dem. De bestämmelser som hör till området för lag relateras ovan i avsnitt 1 i detaljmotiveringen och nedan i det avsnitt som gäller behovet av riksdagens samtycke.

**2 §.** Den kod angående olycksutredningar som avses i ändringen av SOLAS-konventionen ska enligt paragrafen publiceras i Finlands författningssamlings fördragsserie enbart till den del riksdagen godkänner den. Koden ska i sin helhet finnas framlagd och tillgänglig hos Olycksutredningscentralen, som även lämnar uppgifter om den på finska och svenska.

**3 §.** *Lagen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom en förordning av republikens president.* Avsikten är att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst.

**2.4 Lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet**

**24 §.** *Sekretessbelagda myndighetshandlingar.* Bestämmelser om sekretess för handlingar som gäller en olycksutredning finns i 24 § 1 mom. 8 punkten i offentlighetslagen. Tillämpningsområdet föreslås utvidgat till att omfatta inte bara utredning av olyckor och tillbud utan också utredning av sådana exceptionella händelser som avses i 5 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Dessutom föreslås några tekniska ändringar som följer av den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

Enligt paragrafen föreskrivs på samma sätt som nu att handlingar som gäller utredning av olyckor ska vara sekretessbelagda, om utlämnande av uppgifter ur dem skulle skada eller äventyra säkerheten, äventyra utredningen av en olycka eller ett tillbud eller

kränka rättigheter för offer i olyckan eller tillbudet eller kränka minnet av närstående till offer. Enligt förslaget ska en handling hållas hemlig också om utlämnande av uppgifter ur handlingen skulle skada eller äventyra förbättrande av säkerheten eller äventyra en säkerhetsutredning eller syftet med dem eller skulle äventyra möjligheterna att i framtiden få information för utredningar.

Genom den föreslagna bestämmelsen betonas det att syftet med en utredning som görs av Olycksutredningscentralen endast är att förbättra säkerheten och förebygga olyckor och tillbud (1 § i det första lagförslaget). Syftet med en utredning är inte att klarlägga rättsligt ansvar. I den föreslagna bestämmelsen konstateras uttryckligen att en handling ska vara sekretessbelagd också när ett utlämnande av uppgifter kunde leda till att detta syfte äventyras.

En säkerhetsutredning bygger på att det är frivilligt för berörda parter och experter att bli hörda. Tilltron till att en utredning är sakkunnig och oberoende är således en betydelsefull faktor som bidrar till möjligheten att få tillräcklig information för en säkerhetsutredning och för att ge säkerhetsrekommendationer. Således kan en säkerhetsutredning äventyras om utredarna inte har möjlighet att av olika parter få all information om bakgrundsfaktorerna till olyckan eller tillbudet. Avsikten med preciseringen är att skydda uttalanden som har gjorts av dem som hörs samt olika redogörelser och anteckningar under utredningen. Dessa ska kunna användas enbart för säkerhetsutredningen (se dock 39 § i det första lagförslaget).

Enligt gällande lag ska en handling hållas hemlig, förutsatt att utlämnandet av uppgifter inte är nödvändigt för utförande av ett myndighetsuppdrag. Detta omnämnande ska enligt förslaget inte längre tas med. I bestämmelserna i offentlighetslagens 24 § är det inte fråga om utlämnande myndigheterna emellan av sekretessbelagda uppgifter och omnämnandet är således inkonsekvent. Bestämmelserna om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter bör finnas på ett annat ställe. En annan sak är att utformningen av sekretessbestämmelsen kan tillåta att uppgifter utlämnas. I den nu föreliggande bestämmelsen innehåller tystnadsplikten ett antagande om of-

fentlighet. Möjligheten att lämna ut uppgifter beror därför på till vem uppgifterna lämnas och vad de innehåller. Exempelvis sekretess angående en handling som gäller befolkningsskydd hindrar naturligtvis inte att handlingen lämnas ut till den som ska dra försorg om beredskapen (RP 30/1998 rd s. 91). Tystnadsplikten för en uppgift som har erhållits under sekretesspresumtion följer av 23 § 2 mom. i offentlighetslagen.

## 2.5 Luftfartslagen

**126 §. Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud.** I paragrafen föreskrivs om skyldighet att till Trafiksäkerhetsverket rapportera olyckor och tillbud. I paragrafen föreslås en ändring så att rapporteringsskyldigheten framdeles ska gälla alla olyckor och tillbud. Paragrafens rubrik ändras på motsvarande sätt.

Enligt 16 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ska Trafiksäkerhetsverket och flera andra myndigheter samt enskilda aktörer, så som den som idkar luftfartstrafik, vara skyldiga att rapportera olyckor och tillbud direkt till Olycksutredningscentralen. Därför föreslås ett nytt 2 mom. i luftfartslagens paragraf om anmälningsplikt och en informativ hänvisning till att bestämmelser om skyldigheten att anmäla olyckor och tillbud till Olycksutredningscentralen finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

**127 §. Undersökning av luftfartsolyckor.** Den informativa laghänvisningen i paragrafen till lagen om undersökning av olyckor föreslås ändrad till den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser och den föreslagna lagen om utredning av militära luftfartsolyckor.

## 2.6 Sjölagen

**15 §. Befrielse från avgivande av sjöförklaring i vissa fall.** Den informativa laghänvisningen i paragrafen till lagen om undersökning av olyckor föreslås ändrad till den

föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

## 2.7 Järnvägslagen

**46 §. Tillsyn över säkerhet och driftskompatibilitet.** I paragrafen föreslås en mindre teknisk ändring. Hänvisningen i 2 mom. till olycksundersökning föreslås ändrad till säkerhetsutredning som genomförs av Olycksutredningscentralen så att terminologin motsvarar den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

**50 §. Utredning av järnvägsolyckor och olyckstillbud.** Den informativa laghänvisningen i paragrafen till lagen om undersökning av olyckor föreslås ändrad till den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

I paragrafens 2 mom. finns en bestämmelse om skyldigheten underrätta Trafiksäkerhetsverket om järnvägsolyckor och tillbud. Enligt 16 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ska Trafiksäkerhetsverket och flera andra myndigheter samt enskilda aktörer, så som den som idkar järnvägstrafik, ha en motsvarande skyldighet att rapportera olyckor och tillbud till Olycksutredningscentralen. I 2 mom. föreslås en informativ hänvisning till att bestämmelser om skyldigheten att göra anmälningar till Olycksutredningscentralen finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

## 2.8 Lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng

**1 §. Tillämpningsområde.** De informativa laghänvisningarna i paragrafen till lagen om undersökning av olyckor föreslås ändrad till den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

## 3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2011 utom lagen om ikraftträdande av de be-

stämmelser i fördragsändringen som hör till området för lagstiftningen. De nationella lagar, förordningar och administrativa föreskrifter som krävs för genomförandet av sjöolycksdirektivet ska sättas i kraft senast den 17 juni 2011.

Avsikten är att lämna tid mellan stadfästandet och ikraftträdandet av lagarna så att det är möjligt att i tillräcklig mån förbereda sig på de åtgärder som den nya lagen och genomförandet av sjöolycksdirektivet kräver samt på vissa ändringar i utredningsorganisationen, i synnerhet när det gäller utredning av militära luftfartsolyckor. Det ska dock redan innan lagarna träder i kraft vara möjligt att vidta åtgärder som behövs för verkställigheten.

Ändringen av SOLAS-konventionen har trätt i kraft internationellt den 1 januari 2010. Finland har underrättat Internationella sjöfartsorganisationen, att fördragsändringen för Finlands del träder i kraft först efter ett uttryckligt samtycke. Avsikten är att lagen om ikraftträdande av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom en förordning som utfärdas av republikens president, så snart som möjligt efter att lagen har antagits och blivit stadfäst.

#### 4 Närmare föreskrifter och bestämmelser

Enligt 46 § i det första lagförslaget har Olycksutredningscentralen rätt att utfärda föreskrifter. En motsvarande rätt för den militära luftfartsmyndigheten finns i 11 § i det andra lagförslaget.

Med anledning av 80 § 2 mom. i grundlagen måste ett sådant bemyndigande vara exakt avgränsat i fråga om tillämpningsområdet. Dessutom kan ett bemyndigande att utfärda rättsnormer ges endast om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl. Enligt lagförslagen är bemyndigandena att utfärda föreskrifter begränsade till att enbart avse sådana föreskrifter som

gäller det tekniska genomförandet av utredningsmyndigheternas säkerhetsutredningar.

## 5 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

### 5.1 Ändring av SOLAS-konventionen

Behovet av riksdagens samtycke

*Utgångspunkterna för bedömningen.* Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för bl.a. fördrag och internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottet avser denna grundlagsfästa godkännandebefogenhet hos riksdagen alla de bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen.

En bestämmelse i ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse ska anses höra till området för lagstiftningen, 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska föreskrivas i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som lagen gäller eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida någon bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland inverkar inte på denna fråga (GruU 11/2000 rd, GruU 12/2000 rd och GruU 45/2000 rd).

Med avtal med delad behörighet, dvs. så kallat blandat avtal, avses avtal i fråga om vilka unionen och medlemsstaterna tillsammans eller delvis unionen och delvis medlemsstaterna har avtalsbehörighet. Med blandat avtal jämställs även sådana avtal där EU inte kan vara avtalspart, men där de stater som är avtalspart handlar på unionens vägnar (se GruU 16/2004 rd). Medlemsstaterna har inte behörighet i fråga om de bestämmelser där sådana frågor fastställs som ingår i Euro-

peiska unionens exklusiva behörighet. Enligt vedertagen praxis gäller riksdagens godkännande inte dessa delar i avtalet (t.ex. GruU 31/2001 rd, GruU 16/2004 rd och GruU 24/2004 rd.). Grundlagsutskottet har ansett det viktigt att tillräcklig uppmärksamhet fästs vid delningen av befogenhet när regeringspropositioner som gäller avtal med delad behörighet bereds. Av propositionerna ska det framgå till vilka delar avtalen hör till medlemsstaternas behörighet (se t.ex. GruU 6/2001 rd, GruU 31/2001 rd och GruU 6/2005 rd).

Enligt vedertagen praxis godkänner riksdagen internationella överenskommelser i sin helhet (GruU 13/2008 rd och GruU 16/2008 rd). Detta motsvarar även formuleringarna i 94 § 1 mom. i grundlagen. Utskottet har dock inte ansett att det finns ett absolut hinder för att riksdagens godkännande i vissa fall begränsas till att gälla endast bestämmelser om sådana åtaganden som kräver riksdagens godkännande. Enligt utskottet kan en sådan exceptionell situation aktualiseras bara om den del av ett åtagande som kräver riksdagens godkännande bildar en tydlig separerad del av dess andra delar i både tekniskt och sakligt hänseende. De delar av ett åtagande som på ett tekniskt sätt kan ställas utanför riksdagens godkännande får inte innefatta bestämmelser som hör till området för lagstiftningen – eller som påverkar sådana bestämmelser – eller andra bestämmelser som kräver riksdagens godkännande. Utskottet har även understrukit att indelningen av ett internationellt åtagande på detta sätt i olika delar med avseende på riksdagens godkännande kan komma i fråga endast i exceptionella fall. Dessutom har utskottet fört fram att det i sista hand hör till riksdagen att bedöma till vilken del ett åtagande eller en bestämmelse i ett åtagande är sådant som avses i 94 § 1 mom. i grundlagen (GruU 18/2002 rd och GruU 16/2008 rd). Därför ska det redogöras för de bestämmelser som avgränsas från riksdagens godkännande och om de hör till området för förordningar eller myndighetsbestämmelser (GruU 24/2004 rd).

*Bestämmelser som hör till Finlands behörighet.* I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner ändringen av SOLAS-konventionen samt delarna I och II i den

olycksutredningskod som avses i ändringen till den del dessa delar hör till Finlands behörighet.

Bestämmelserna i koden hör i sin helhet till medlemsstaternas behörighet till den del de tillämpas på olyckor som ställts utanför tillämpningsområdet för sjöolycksdirektivet. Sådana olyckor är enligt tillämpningsbestämmelserna i artikel 2.2 i direktivet och i bilagan till SOLAS-konventionen de sjöolyckor och tillbud till sjöss som bara berör fartyg som ägs eller drivs av en medlemsstat, som inte är krigsfartyg eller fartyg för transport av trupper och som enbart utnyttjas för statliga och icke-kommersiella ändamål.

Till medlemsstaternas behörighet hör också de bestämmelser i koden som handlar om frågor som inte omfattas av bestämmelserna i direktivet. Förhållandet mellan sjöolycksdirektivets bestämmelser och olycksutredningskoden framgår av avsnitt 1 i detaljmotiveringen.

*Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.* I kapitel 1 i koden fastställs det att syftet med en sjösäkerhetsutredning inte är att leta efter skyldiga eller fastställa skadeståndsansvar. En sådan bestämmelse som gäller sjösäkerhetsutredningsmyndighetens uppgifter och behörighet hör till området för lagstiftningen.

I kapitel 2 i koden definieras de centrala termer som används i koden. Sådana bestämmelser som indirekt inverkar på tolkningen och tillämpningen av bestämmelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen hör också de till området för lagstiftningen (GruU 6/2001 rd).

Bestämmelser om en sådan utredning som avses i kapitel 6 i koden finns numera i 1–3 § i lagen om undersökning av olyckor. I 2 § i den föreslagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns det bestämmelser om utredningsskyldigheten. Bestämmelser om utredning av en exceptionell händelse finns i paragrafens 4 mom. och om utredning av en olycka som inträffat utanför Finland i 6 §. Kapitlet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I kapitel 7 i koden föreskrivs det om en överenskommelse om genomförandet av en sjösäkerhetsutredning. Enligt 7 § i den före-



slagna lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser kan Olycksutredningscentralen besluta att inte genomföra en utredning, om man i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning eller en internationell förpliktelse som är bindande för Finland kommer överens om att utredningen genomförs av en myndighet i en annan stat. En sådan bestämmelse som gäller sjösäkerhetsutredningsmyndighetens uppgifter och behörighet hör till området för lagstiftningen.

Bestämmelser om utredningsbefogenheter (kapitel 8) finns det numera i 9—11 och 14 § i lagen om undersökning av olyckor. Bestämmelser om dessa frågor föreslås i 19—24 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Bestämmelser om utredning som är oberoende av extern styrning (kapitel 11) ingår numera i 7 § i lagen om undersökning av olyckor. Bestämmelser om dessa frågor föreslås i 8 § 1 mom. och i 14 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Bestämmelser om de frågor som avses i kapitel 12 i koden (Att skaffa bevisning av sjömän) finns det i 11 och 12 § i lagen om undersökning av olyckor. Det föreslås att bestämmelser om detta tas in i 23, 39 och 42 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Kapitlen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I stycke 2 i kapitel 13 i koden (Utkast till rapport om sjösäkerhetsutredning) föreskrivs det om sekretess för utkastet till rapport och i stycke 4 i kapitel 14 (Utredningsrapporter om sjösäkerheten) föreskrivs det om offentliggörande av rapporten. Bestämmelser om myndighetshandlingars offentlighet och om handlingssekretess ingår i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Det föreslås att bestämmelser om begränsning av överlämnande av sekretessbelagd säkerhetsutredningsinformation som lämnats av en annan stat skrivs in i 39 § 4 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. En bestämmelse om den slutliga utredningsrapportens offentlighet finns i 27 § 1 mom. i den föreslagna lagen. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

Enligt den nya regel 6 i kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen förbinder sig fördragsstaterna att iakttä bestämmelserna i delarna I och II i koden. Eftersom koden innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör också den nya regel 6 i konventionen till området för lagstiftningen. Därför behövs riksdagens samtycke till ändringen och till delarna I och II i den kod som avses i ändringen.

*Godkännande av en del av en internationell förpliktelse.* I propositionen begärs riksdagens godkännande av ändringen till kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen samt av delarna I och II i den olycksutredningskod som avses i ändringen. Enligt ändringen förbinder sig fördragsstaterna att utreda sjöolyckor och tillbud tills sjöss i enlighet med bestämmelserna i SOLAS-konventionen och i de kompletterande bestämmelserna i olycksutredningskoden. I ändringen och i kapitel 3 i koden fastställs det att delarna I och II i koden blir förpliktande för fördragsstaterna, medan del III har karaktären av rekommendation. Enligt ändringen ska ändringarna i delarna I och II i koden godkännas, sättas i kraft och genomföras i enlighet med bestämmelserna i artikel VIII i konventionen genom ett förfarande som tillämpas på andra ändringar i bilagan än de som görs i kapitel I. Sjösäkerhetskommittén för in ändringarna i del III i olycksutredningskoden i enlighet med sin arbetsordning.

Anvisningarna och förklaringarna i del III i olycksutredningskoden är inte förpliktande för fördragsstaterna. Därför innehåller de inte sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller som inverkar på sådana bestämmelser eller som av någon annan orsak kräver godkännande av riksdagen. I ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till SOLAS-konventionen och i kapitel 3 i koden fastställs det att del III har karaktären av rekommendation och att ändringsförfarandet väsentligt avviker från den ändringsbestämmelse som är utmärkande för statsfördrag. Enligt regeringens uppfattning utgör del III i koden en tydlig separerad och oberoende del av kodens andra delar i både tekniskt och sakligt hänseende, och den innehåller inte sådana bestämmelser som kräver godkännande av

riksdagen. För del III begärs således inte riksdagens godkännande.

#### Publicering av fördragsändringarna

Ändringen av SOLAS-konventionen samt delarna I och II i den olycksutredningskod som avses i ändringen innehåller bestämmelser som kräver riksdagens godkännande. Dessa texter publiceras därför i Finlands författningssamlings fördragsserie.

Bestämmelser om kungörande av statsfördrag finns i lagen om Finlands författningssamling (188/2000). Ett statsfördrag behöver enligt den gällande lagen inte i alla fall publiceras i fördragsserien. Enligt lagens 9 § kan statsrådet eller det behöriga ministeriet av särskilda skäl besluta att något annat fördrag än ett sådant som kräver riksdagens godkännande inte ska publiceras i fördragsserien, om fördragsbestämmelserna t.ex. har liten allmän betydelse. Fördragsbestämmelserna kan enligt förarbetena till lagen vara sådana, om de t.ex. endast gäller en klart avgränsad krets av personer, såsom vissa yrkesutövare eller näringsidkare (RP 174/1999 rd). I fördragsserien ska emellertid publiceras ett meddelande om den myndighet som tillhandahåller kopior av fördraget och som ger upplysningar om fördraget på finska och svenska (GruU 24/2004 rd).

Lagen om Finlands författningssamling stiftades i vanlig lagstiftningsordning på rekommendation av grundlagsutskottet (GruB 1/2000 rd). Utskottet ansåg då att fördrag med stöd av grundlagen kan publiceras också på annat sätt än i fördragsserien och att grundlagen inte heller anger på vilket språk fördrag ska publiceras. Eftersom möjligheten att publicera statsfördrag på något annat sätt än i fördragsserien dessutom inskränks i lagens 9 §, ansåg utskottet att regleringen inte ger anledning till några konstitutionella anmärkningar (GruB 1/2000 rd). Att ett fördrag inte publiceras i fördragsserien kan enligt grundlagsutskottet också basera sig direkt på lag (GruU 24/2004 rd).

Detta lagförslags 2 § svarar till sitt sakinhåll mot 9 § i lagen om Finlands författningssamling. Förslaget att inte publicera del III i olycksutredningskoden i fördragsserien baserar sig direkt på lag. Endast fördragsänd-

ringens text och delarna I och II i koden föreslås bli publicerade i författningssamlingens fördragsserie.

## 5.2 Lagstiftningsordning

### Lagförslagens förhållande till grundlagen

*Allmänt.* Lagförslagen innehåller bestämmelser som är betydelsefulla med tanke på de i grundlagen föreskrivna grundläggande fri- och rättigheterna. Lagstiftningen handlar om verksamhet vars väsentliga syfte är att säkerställa de grundläggande rättigheterna, i synnerhet när det gäller rätten till liv och personlig trygghet, egendomsskyddet och faror som hotar miljön. Till den delen kan lagförslagen anses uppfylla det allmännas skyldighet enligt grundlagens 22 § att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses.

Lagförslagen innehåller å andra sidan också bestämmelser som begränsar vissa grundläggande rättigheter. Sådana verkningar finns när det gäller rörelsefriheten enligt 9 § 1 mom. i grundlagen, skyddet för privatlivet enligt 10 § och egendomsskyddet enligt 15 §. Lagförslagen bör dessutom bedömas i förhållande till suveränitetsbestämmelsen i grundlagens 1 § och bestämmelserna i 124 § om överföring av förvaltningsuppgifter på enskilda.

*Rörelsefrihet.* Enligt 9 § 1 mom. i grundlagen har finska medborgare samt utlänningar som lagligen vistas i landet rätt att röra sig fritt inom landet och att där välja bostadsort. I lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser föreslås på ett sätt som motsvarar den nu gällande lagen att Olycksutredningscentralen eller chefen för en utredningskommission ska ha rätt att förordna att ett område ska spärras av samt förhindra att föremål och offer på olycksplatsen flyttas. Enligt det andra lagförslaget ska den militära luftfartsmyndigheten ha en motsvarande rätt. Ett dylikt förordnande kan behövas för att skydda utredningsmaterial och säkerställa att utredningen kan genomföras ostört. Det ska t.ex. kunna vara möjligt att begränsa allmänhetens rätt att vistas på olycksplatsen medan en utredning pågår. Det ska inte vara möjligt att genom ett förordnande förhindra eller försvåra de räddningsinsatser som behövs.

Syftet med den föreslagna bestämmelsen är att trygga människors liv, hälsa och egendom samt offrens integritet. Det finns en grundad anledning för befogenheten och förordnandena är tidsbegränsade. Enligt det föreslagna 19 § 4 mom. ska ett förordnande återkallas genast när det inte längre är nödvändigt. Förslaget är oproblematiskt i förhållande till den grundlagstryggade rörelsefriheten.

*Hemfrid.* Enligt 19 § i det första lagförslaget ska säkerhetsutredarna ha rätt att få tillträde till olycksplatsen för att genomföra undersökningar. Utredarna har dessutom enligt 22 § 2 mom. rätt att inspektera vissa utrymmen, områden och transportmedel, om det därigenom är möjligt att få information som behövs för att genomföra säkerhetsutredningen. Bestämmelserna ska också tillämpas på säkerhetsutredning av militära luftfartsolyckor. För en säkerhetsutredning kan det t.ex. finnas behov att göra iakttagelser i ett transportmedel som motsvarar det som har förstörts i en olycka eller att inspektera arbetsförhållandena i en näringsidkares lokaler. Ett besök på olycksplatsen eller i andra lokaler för att genomföra en säkerhetsutredning kan i vissa fall utsträcka platser som skyddas av hemfriden.

På det sätt som beskrivs ovan kan Olycksutredningscentralen med stöd av 18 § förordna att en expert vid Olycksutredningscentralen ska besöka olycksplatsen för att göra en preliminär utredning av olyckan eller tillbudet. Det är omöjligt att på förhand bedöma om de utredningsåtgärder som behövs i en preliminär utredning måste omfatta även sådana utrymmen som skyddas av hemfriden. När det gäller de befogenheter en expert vid Olycksutredningscentralen har i en preliminär utredning har det därför inte ansetts möjligt att begränsa rätten enligt 22 § 2 mom. att få tillträde också till utrymmen omfattas av hemfriden.

I grundlagsutskottets praxis har det ansetts betydelsefullt om inspektioner som utsträcker sig till hemfriden kan anses nödvändiga, i den mening som avses i grundlagens 10 § 3 mom., för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna tryggas. I den föreslagna bestämmelsen begränsas inspektionsrätten till situationer där det är nödvändigt för syftet med en säkerhetsutredning, dvs. för att öka

säkerheten och förebygga olyckor. En säkerhetsutredning kan anses trygga de grundläggande rättigheterna, så som liv, hälsa, egendom och skyddet för miljön, på ett sådant sätt att man kan eliminera framtida hot mot de grundläggande rättigheterna (GrUU 31/1998 rd, s. 2). Inspektionerna är således inte problematiska med hänsyn till skyddet för hemfrid.

*Egendomsskydd.* Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms genom lag. I 22 § 1 mom. i det första lagförslaget finns bestämmelser om utredarnas rätt att omhänderta föremål och dokument och att undersöka dem. Enligt det andra lagförslaget har den militära luftfartsmyndigheten en motsvarande rätt. För att klarlägga förloppet och orsakerna till en olycka eller ett tillbud händer det ofta i säkerhetsutredningar att apparater motsvarande dem som har förstörts i olyckan eller tillbudet undersöks. På det sättet kan man undersöka hur de fungerar och betar sig i olika situationer och t.ex. upptäcka säkerhetsbrister.

Rätten till ingrepp i egendomsskyddet ska vara begränsad enbart till de fall när det är nödvändigt för säkerhetsutredningen. Grundlagsutskottet har ansett att det vid en bedömning av bestämmelsernas proportionalitet är betydelsefullt att skador som drabbar enskilda ersätts (GrUU 51/2006 rd, s. 5). Enligt 45 § 3 mom. i det första lagförslaget ska full ersättning av statens medel betalas för skada som omhändertagande och inspektion av ett föremål har orsakat. Enligt en hänvisning ska bestämmelsen också tillämpas på säkerhetsutredningar av militära luftfartsolyckor. De föreslagna bestämmelserna utgör därför inte något problem i förhållande till grundlagen.

*Skydd för privatlivet.* Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv tryggt och närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag. Vid bedömningen av en myndighets rätt att få sekretessbelagda uppgifter av andra myndigheter har grundlagsutskottet undersökt villkoren för när intresset för myndigheten att få uppgifterna åsidosätter sekretessintressena. Utskottet har i sin bedömning fäst avseende bl.a. vid vilka slags och vems uppgifter rätten

omfattar och hur rätten att få uppgifter kopplas till att de nödvändigt behövs (GrUU 7/2000 rd, 4—5, GrUU 7a/2000 rd, s. 2—3, GrUU 23/2006 rd, s. 3). När det är fråga om en vag och omfattande reglering har grundlagsutskottet ansett det särskilt viktigt att rätten att få uppgifter begränsas till att gälla sådana som är ”nödvändiga”. Om innehållet i de uppgifter som får lämnas ut begränsas exakt, har det varit möjligt att uppgifterna lämnas ut för något ”behövligt” ändamål (GrUU 14/2002 rd, s. 2).

I 20 § i det första lagförslaget finns bestämmelser om utredarnas rätt att få uppgifter. De säkerhetsutredare som genomför en utredning ska ha rätt att trots bestämmelserna om sekretess få uppgifter bl.a. om händelseförloppet och bakomliggande faktorer som har lett till en olycka eller ett tillbud. Enligt det andra lagförslaget ska den militära luftfartsmyndigheten också ha en motsvarande rätt. De uppgifter som avses i lagförslagets 20 § 1 mom. 1 och 4—5 punkt kan också innehålla sekretessbelagda personuppgifter. Beträffande punkt 1 är innehållet i de uppgifter som får lämnas ut begränsat och exakt specificerat i bestämmelsen. Rätten att få uppgifter anses därför omfatta sådana uppgifter som är behövliga för utredningen. Beträffande punkterna 4—5 är det omöjligt att exakt ange vem som ska lämna ut uppgifterna, eftersom de olyckor och tillbud som ska utredas är av så varierande art. Därför ska rätten att få uppgifter vara begränsad till sådana som är nödvändiga för att genomföra utredningen.

I 21 § i det första lagförslaget finns dessutom bestämmelser om rätten för utredare att få vissa uppgifter av teleförtag (se likaså 3 § i det andra lagförslaget). Enligt bestämmelsen ska centralen oberoende av sekretessbestämmelserna ha rätt att få uppgifter om vem som är innehavare av en anslutning och att få identifierings- och lokaliseringssuppgifter och uppgift om var en terminalutrustning fanns när en olycka inträffade.

Grundlagsutskottet har bedömt att en uppgift om var någon befinner sig omfattas av det i 10 § 1 mom. i grundlagen tryggade skyddet för privatlivet (GrUU 24/2001 rd, s. 5). Den föreslagna rätten för myndigheterna att få uppgift om var någon har befunnit sig

måste därför bedömas utifrån de allmänna villkoren för att begränsa de grundläggande rättigheterna. Genom att utreda olyckor och tillbud säkerställs de grundläggande rättigheterna, så som rätten till liv och personlig säkerhet, egendomsskydd och skydd mot faror som hotar miljön. I en säkerhetsutredning kan det finnas behov att få lokaliseringssuppgifter om en mobil apparat t.ex. för att kunna fastställa om en gsm-telefon har funnits på olycksplatsen. Rätten att få dessa uppgifter ska vara begränsad till anslutningar som med fog kan antas ha funnits på platsen. Rätten att få uppgifter ska således gälla t.ex. en anslutning från vilken ett nödmeddelande har sänts eller en anslutning som tillhör den som har kört det fordon som har förstörts i en olycka eller en person som man vet var passagerare. Den föreslagna bestämmelsen om rätten att få lokaliseringssuppgifter är inte problematisk för de grundläggande rättigheterna.

*Skyddet för förtroliga meddelanden.* Enligt 10 § 2 mom. i grundlagen är hemligheten i fråga om förtroliga meddelanden okränkbar. Enligt paragrafens 3 mom. är det dock möjligt att genom lag bestämma om sådana begränsningar i meddelandehemligheten som är nödvändiga bl.a. vid utredning av brott som äventyrar individens eller samhällets säkerhet eller hemfriden.

Det primära syftet med grundlagsbestämmelserna om sekretess för förtroliga meddelanden är att gentemot utomstående skydda innehållet i förtroliga meddelanden (RP 309/1993 rd, s. 57). Grundlagen säkerställer förtrolig kommunikation för var och en utan att utomstående orättmätigt får kännedom om innehållet i de förtroliga meddelanden som han eller hon skickar eller får. Bestämmelserna skyddar inte endast avsändaren utan det är fråga om en grundläggande rättighet för båda parterna (t.ex. GrUU 59/2006 rd, s. 2).

Enligt den föreslagna 21 § ska en utredare oberoende av bestämmelserna om sekretess ha rätt att få identifieringsuppgifter som en anslutning som har funnits på olycksplatsen. Den militära luftfartsmyndigheten ska också ha motsvarande rätt (se 3 § i det andra lagförslaget). Identifieringsuppgifterna för meddelanden har i grundlagsutskottets fasta praxis ansett stå utanför kärnområdet för grundlagsskyddet för förtroliga meddelanden

(GrUU 29/2008 rd, s. 2, GrUU 23/2006 rd, s. 2—3, GrUU 3/2008 rd, s. 2). Å andra sidan måste också bestämmelser som ingriper i skyddet för identifieringsuppgifter uppfylla de allmänna villkoren för begränsning av de grundläggande rättigheterna (GrUU 23/2006 rd, s. 3).

Genom utredning av olyckor och tillbud säkerställs de grundläggande rättigheterna, så som rätten till liv och personlig säkerhet, egendomsskydd och skydd mot faror som hotar miljön. För att säkerställa dessa grundläggande rättigheter kan det för klarläggandet av orsakerna till en olycka eller ett tillbud vara avgörande att veta t.ex. om någon har ringt från en mobiltelefon som veterligen har funnits på olycksplatsen, exempelvis en telefon som tillhör ett olycksfartygs rorsman. Det är inte nödvändigt att få kännedom om innehållet i det förtroliga meddelandet i fråga, t.ex. ett telefonsamtal, utan det som behövs är de tekniska uppgifterna om huruvida telefonen har använts vid olycksögonblicket.

Rätt att få uppgifter av teleföretag har ansetts acceptabelt t.ex. för räddningsväsendets uppgifter (GrUU 24/2001 rd, s. 5). I en säkerhetsutredning kommer uppgifterna inte att användas för att utreda om någon har varit i omedelbar nöd eller fara. Syftet med att efter händelsen utreda en olycka eller ett tillbud är att förebygga motsvarande nödsituationer i framtiden. Enligt det föreslagna 21 § 2 mom. ska rätten att få uppgifter dessutom vara begränsad till situationer där det är nödvändigt för att klarlägga händelseförloppet eller orsakerna till eller följderna av en olycka eller ett tillbud. Bestämmelsen bedöms inte vara problematisk för skyddet för förtroliga meddelanden.

Enligt 20 § i det första lagförslaget ska de som genomför utredningar ha rätt att få uppgifter från apparater som har registrerat tele- och datakommunikation (20.1 § 3 punkten och 20.3 §). Sådana uppgifter finns t.ex. i upptagningar av tele- och datakommunikation mellan ett transportmedels förare och trafikledningen. Rätten är begränsad till uppgifter som är nödvändiga för en utredning.

När man bedömer skyddet för förtroliga meddelanden är det betydelsefullt att den kommunikation som avses i den föreslagna 20 § består av utväxling mellan två parter av

uppgifter och instruktioner som krävs för att dirigera trafik och för att trafiken ska vara trygg. Kommunikationen sparas uttryckligen för att förbättra säkerheten och med tanke på eventuella olyckor och utredningen av dem. Dessutom är parterna i kommunikationen medvetna om att samtal och meddelanden sparas för eventuella senare behov. Kommunikationen är således till sin natur inte förtrolig kommunikation mellan två personer. Det är dock på förhand omöjligt att bedöma om en bandupptagning av kommunikation i undantagsfall innehåller ett sådant samtal eller något annat meddelande som t.ex. delvis kan anses vara förtrolig kommunikation mellan parterna.

I grundlagsutskottets praxis har innehållet i kommunikationen tillmätts betydelse bl.a. i utlåtandet GrUU 13/2003 rd. Utskottet ansåg då att bestämmelser om en förvaltares rätt att ta emot och öppna brev och meddelanden till en gäldenär inte kränkte skyddet enligt grundlagens 10 § 3 mom. för förtroliga meddelanden, eftersom rätten inte gällde andra meddelanden än dem som berör gäldenärens ekonomiska verksamhet och utredningen av konkursboet (GrUU 13/2003 rd, s. 5). Den bestämmelse som nu föreslås anses inte med beaktande av meddelandenas innehåll sträcka sig till kärnområdet för skyddet för förtroliga meddelanden. Således kan man tänka sig att upptagningarna inte ska bedömas enligt de allmänna grunderna för begränsning av grundläggande rättigheter som när det är fråga om identifieringsuppgifter angående meddelanden. På det sättet är rätten att få uppgifter om upptagningarna i fråga inte problematisk i förhållande till grundlagens 10 §.

I kap. 5 i det första lagförslaget finns bestämmelser om en särskild rätt att få uppgifter när det är fråga om utredning av sådana exceptionella händelser som inte är olyckor eller tillbud. Vid utredningen av en exceptionell händelse ska det, utöver rätten att få uppgifter med stöd av 20 och 21 §, vara möjligt att få uppgifter om innehållet i förtroliga meddelanden som ingår i förundersökningsmaterial. En uttrycklig bestämmelse om denna rätt föreslås i 34 § 2 mom. på det sätt som förutsätts i grundlagsutskottets praxis (GrUU 23/2006 rd, s. 4).

Vid utredning av en exceptionell händelse är det fråga om en ny form av utredning, som till sin natur mera påminner om olycksutredning än om förundersökning av brott. Liknande utredningar har tidigare gjorts två gånger, efter de skolskjutningar som inträffade åren 2007 och 2008. För utredningen stiftades då en lag om undersökning kring vissa händelser som ledde till dödsfall. I lagen ingick en liknande särskild rätt att få uppgifter.

På samma sätt som i förundersökningslagen ska rätten att få uppgifter om innehållet i förtroliga meddelanden vara begränsad till att gälla enbart sådana uppgifter som ingår i förundersökningsmaterialet. Dessutom ska det bara vara möjligt att få uppgifter som är nödvändiga för syftet med utredningen. Vid behandlingen av lagen bedömde grundlagsutskottet att det var fråga om verksamhet som i den mening som avses i andra meningen i 10 § 3 mom. i grundlagen var jämförbar med utredning av brott som äventyrar individens eller samhällets säkerhet (GrUU 19/2008 rd, s. 3, se även GrUU 31/1998, s. 2). Förslaget anses uppfylla kraven enligt 10 § 3 mom. i grundlagen.

*Offentlighet.* Enligt 12 § 2 mom. i grundlagen är handlingar och upptagningar som innehåller av myndigheterna offentliga, om inte offentligheten av tvingande skäl särskilt har begränsats genom lag. Var och en har rätt att ta del av offentliga handlingar.

Bestämmelserna om sekretess för handlingar finns huvudsakligen i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. I offentlighetslagens 24 § 1 mom. föreskrivs att handlingar som hänför sig till en utredning av olyckor är hemliga (8 punkten). Enligt det fjärde lagförslaget i propositionen föreslås det att 8 punkten preciseras till vissa delar. Det kan anses nödvändigt att hemlighålla uppgifter, om ett utlämnande skulle skada eller äventyra säkerheten eller förbättrande av säkerheten eller äventyra en säkerhetsutredning eller syftet med den, äventyra möjligheten att få information för en utredning eller kränka rättigheterna för offer i olyckor eller andra exceptionella händelser, minnet av offer eller närstående till offer.

För att en säkerhetsutredning ska lyckas är det av betydelse att man i utredningen får möjligast mycket information av dem som

varit med om olyckan eller tillbudet. Särskilt viktigt är det att få information av dem som hörs i utredningen. Hörandet är frivilligt. Då är det viktigt att försöka se till att de som hörs kan lita på att uppgifterna används enbart i syfte att förbättra säkerheten. Syftet med att samla information är inte t.ex. att klarlägga rättsligt ansvar.

Enligt grundlagsutskottets praxis är främjande av en annan grundläggande rättighet ett sådant tvingande skäl som gör det möjligt att med stöd av 12 § 2 mom. i grundlagen separat i lag begränsa myndighetshandlingars offentlighet (GrUU 39/2009 rd, s. 3, GrUU 2/2008 rd, s. 2). Syftet med säkerhetsutredningar är att säkerställa de grundläggande rättigheterna, så som rätten till liv och personlig trygghet, egendomsskydd och skydd mot faror som hotar miljön. Det är nödvändigt att hemlighålla uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning för att skapa förtroende för utredningen, inte bara i enskilda utredningar utan också mer allmänt för att möjliggöra kommande säkerhetsutredningar. Förebyggande av nya olyckor och tillbud är en del av skyddet för de grundläggande rättigheterna. Också i internationella förpliktelser som binder Finland finns det bestämmelser om sekretess.

Sekretessen är inte helt ovillkorlig. I det första lagförslaget föreslås en ny uttrycklig bestämmelse om utlämnande av sekretessbelagd information (39 §). Förslaget anses fylla kraven i 12 § 2 mom. i grundlagen.

*Överföring av offentliga uppgifter på enskilda.* Enligt det första lagförslaget ska Olycksutredningscentralen ha möjlighet att i utredningar anlita också andra än tjänstemän. Bestämmelserna om anlåtande av utomstående experter som biträde i säkerhetsutredningar motsvarar rådande praxis.

Enligt lagförslaget kan en expert vid Olycksutredningscentralen delta i en utredning såsom medlem i en i 13 § avsedd utredningskommission. Det innebär att en enskild person kan utföra utredningsuppdrag på förordnande av myndigheten och att befogenheterna i utredningen utövas genom myndighetsorganet. Förslaget är inte problematiskt i förhållande till 124 § i grundlagen.

Det har dock ansetts behövt att i lagen ha en bestämmelse om att kunna förordna att

en expert vid Olycksutredningscentralen ska skickas till olycksplatsen redan innan beslut har fattas om att tillsätta en utredningskommission (18 §). För att en säkerhetsutredning ska lyckas är det i synnerhet viktigt att garantera att utredningen inleds snabbt genast efter en olycka eller ett tillbud. Eftersom centralen är en myndighet med en rätt liten personal och inte har regionala enheter, är det omöjligt för den att uppfylla kraven i de internationella bestämmelserna om att en utredning ska inledas snabbt och att förutsättningarna för en utredning ska säkerställas utan att extern hjälp anlitas. Bestämmelserna är nödvändiga med tanke på hur säkerhetsutredningarna ska kunna ordnas i praktiken.

Enligt den föreslagna 18 § ska preliminära utredningar göras inte bara av Olycksutredningscentralens tjänstemän utan också av experter vid Olycksutredningscentralen som centralen skickar till platsen. Experterna ska uppfylla behörighetskraven för tjänstemannautredare och de arbetar alltid under tjänsteansvar. En expert har då motsvarande rätt att få tillträde till platser och utrymmen (19 §), att få uppgifter (20 §), att omhänderta föremål och dokument och att vid behov ge föreskrifter t.ex. om avspärrande av en plats eller flyttande av föremål (22 §) och att höra personer (23 §).

Inspektion av utrymmen som omfattas av hemfriden har i grundlagsutskottets praxis ansetts vara en uppgift som innebär sådant utövande av betydande offentlig makt som enligt 124 § i grundlagen inte kan överlåtas på enskilda (t.ex. GrUU 40/2002 rd, s. 3). I undantagsfall kan det bli nödvändigt att utredningsåtgärder som en expert vid Olycksutredningscentralen vidtar under en preliminär utredning måste ske i utrymmen som omfattas av hemfriden. I praktiken kommer sådana utredningsåtgärder dock att ske enbart i utrymmen som t.ex. till följd av en eldsvåda inte längre är beboeliga. Behovet av skydd för hemfriden är i sådana utrymmen således mycket litet eller obefintligt vid den tidpunkt utredningen görs. Dessutom görs säkerhetsutredningar vanligen på grund av olyckor och tillbud som drabbat olika trafikmedel och det är då fråga närmast om utrymmen som används för tillfälligt boende i dem. Grundlagsutskottet har tidigare ansett att utrymmen

för boende i fartyg och andra transportmedel befinner sig på ett slags gränsområde för hemfriden (GrUU 16/2004 rd, s. 5, GrUU 8/1994 rd, s. 4).

En preliminär utredning där en expert vid Olycksutredningscentralen är den enda företrädaren för säkerhetsutredningen blir i praktiken mycket kort. Med anledning av olyckan eller tillbudet fattar centralen i praktiken senast inom några dagar ett beslut om huruvida en egentlig utredning ska inledas. Betydelsefullt är också att uppdraget alltid utförs på förordnande och under tillsyn av centralen. En expert vid Olycksutredningscentralen ska dessutom uppfylla behörighetsvillkoren för en tjänstemannautredare. På dessa grunder är bedömningen att bestämmelserna inte är problematiska i förhållande till 124 § i grundlagen.

*Suveränitet.* En olycka eller ett tillbud som inträffar i Finland kan ha anknytning till en annan stat. I 12 § 1 mom. i det första lagförslaget finns bestämmelser om rätten för en företrädare för en annan stat att delta i en säkerhetsutredning som genomförs i Finland. Bestämmelsen bör granskas i förhållande till suveränitetsbestämmelsen i grundlagens 1 §.

Att en utländsk säkerhetsutredare deltar i en utredning som genomförs av Olycksutredningscentralen bygger framför allt på de internationella konventioner som binder Finland och på EU-direktiven. Grundlagsutskottet har ansett att till sitt innehåll motsvarande internationella förpliktelser är sådant internationellt samarbete enligt 1 § 3 mom. i grundlagen som inte bara är sedvanligt utan också motiverat (GrUU 9/2003 rd, s. 3, GrUU 21/2003, s. 2). Grundlagsutskottet har t.ex. inte ansett det problematiskt att införa bestämmelser om internationellt polissamarbete, där en utländsk polis under ledning av finska polismyndigheter kan delta i uppdrag i Finland (GrUU 56/2006 rd, s. 3).

Betydelsefullt med hänsyn till 12 § 1 mom. i det första lagförslaget är att en företrädare för en annan stat kan delta i en utredning endast vid sidan av en finsk tjänstemannautredare eller utredningskommission och med motsvarande befogenheter. Bestämmelsen om rätten för utländska företrädare är inte problematisk i förhållande till grundlagens suveränitetsbestämmelser.

### Behandlingsordning

Lagförslagen i propositionen kan enligt regeringens uppfattning behandlas i vanlig lagstiftningsordning. På grund av de författningsrättsliga synpunkter som aktualiseras i propositionen anser regeringen dock att det är motiverat att begära utlåtande av grundlagsutskottet.

SOLAS-konventionen innehåller inte bestämmelser som skulle gälla grundlagen på det sätt som avses i grundlagens 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. Ändringen av konventionen samt kod I och II som avses i ändringen kan enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av dessa bestämmelser kan antas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av det ovan anförda och i enlighet med 94 § föreslås att

*Riksdagen godkänner den ändring i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) som gjordes i London den 16 maj 2008 samt del I och II i den kod som avses i ändringen till den del de hör till Finlands behörighet.*

Med stöd av vad som anförts ovan, och eftersom ändringen av konventionen och den kod som avses i konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs Riksdagen följande lagförslag:



## 1.

**Lag****om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

**Allmänna bestämmelser**

1 §

*Syftet med säkerhetsutredningar*

Syftet med säkerhetsutredningar är att öka den allmänna säkerheten, att förebygga olyckor och tillbud och att förhindra skador till följd av olyckor.

Säkerhetsutredningar görs inte för att klarlägga rättsligt ansvar.

2 §

*Olyckor och tillbud som ska utredas*

Enligt denna lag utreds

1) olyckor som bör anses särskilt allvarliga på grund av antalet döda eller skadade eller på grund av omfattningen av skador på miljö, egendom eller förmögenhet eller på grund av olyckans art (*stor olycka*),

2) olyckor och allvarliga tillbud i luftfart enligt definitionen i artikel 3 i rådets direktiv 94/56/EG om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart och i bilaga 13 kap. 1 i konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949), jämte ändringar,

3) allvarliga olyckor i järnvägstrafiken enligt definitionen i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastruktur-

kapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (*järnvägssäkerhetsdirektivet*) samt motsvarande olyckor i privat och ofentlig spårtrafik,

4) mycket allvarliga sjöolyckor enligt definitionen i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG 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 (*sjöolycksdirektivet*) och den kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid olyckor och tillbud till sjöss, som avses i regel 6 i kap. 1 i bilaga XI i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar, samt motsvarande olyckor i insjötrafiken.

Enligt denna lag kan tillbud till stora olyckor samt andra olyckor och tillbud utredas.

Enligt denna lag kan en gemensam utredning göras när det är fråga om flera liknande olyckor eller tillbud (*temautredning*).

Även sådana exceptionella händelser som avses i 5 kap. kan utredas enligt denna lag.

3 §

*Tillämpning av bestämmelserna om utredning av olyckor*

Om inte något annat sägs i denna lag, ska lagens bestämmelser om utredning av olyckor tillämpas på utredning av sådana tillbud som avses i 2 § 1 och 2 mom., på sådana ex-

ceptionella händelser som avses i 5 kap. och på temautredningar.

## 4 §

*Förhållande till annan lagstiftning*

I en utredning ska utöver denna lag Europeiska unionens lagstiftning och internationella förpliktelser som binder Finland iakttas.

Särskilda bestämmelser finns om utredning av militära luftfartsolyckor och av trafikolyckor på väg och i terräng.

Om en olycka som avses i 2 mom. är en stor olycka eller ett tillbud till en sådan, ska den dock utredas enligt denna lag.

## 5 §

*Utredningens innehåll*

Vid en säkerhetsutredning ska händelseförloppet, orsaker och följder samt räddningsinsatserna och myndigheternas åtgärder klarläggas.

Vid utredningen ska särskilt klarläggas om säkerheten i tillräcklig utsträckning har beaktats i den verksamhet som har lett till olyckan samt vid planeringen, tillverkningen, bygandet och användningen av de anläggningar och konstruktioner som har orsakat eller har drabbats av olyckan eller tillbudet. Dessutom ska det utredas om ledningen, övervakningen och inspektionen har ordnats och skötts som sig bör. Vid behov ska det också utredas om det eventuellt finns brister i gällande föreskrifter och bestämmelser om säkerheten och myndigheterna.

## 6 §

*Territoriell behörighet*

En säkerhetsutredning kan genomföras när det gäller olyckor som har inträffat i Finland. Även sjöolyckor som har inträffat inom den arrenderade delen av Saima kanal kan utredas.

När det gäller en olycka som har inträffat utanför Finland kan en säkerhetsutredning genomföras enligt vad som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning eller i en internationell förpliktelse som binder Finland.

Oberoende av var en olycka har inträffat kan olyckans följder för Finland utredas lik- även andra i 5 § avsedda omständigheter till den del de gäller finska myndigheters och i olyckan inblandade finländares handlande.

## 7 §

*Beslut att inte genomföra en utredning*

En utredning behöver inte genomföras, om en överenskommelse med stöd av Europeiska unionens lagstiftning eller en internationell förpliktelse som binder Finland har träffats om att en annan stats myndighet eller en internationell organisation genomför utredningen.

## 2 kap.

**Organisatoriska bestämmelser**

## 8 §

*Olycksutredningscentralen*

För säkerhetsutredningar finns i anslutning till justitieministeriet Olycksutredningscentralen. Centralen utför sina uppgifter självständigt och oberoende.

Olycksutredningscentralen ska utreda sådana olyckor och tillbud som avses i 2 § 1—3 mom. Dessutom ska centralen

- 1) dra försorg om allmän organisation, planering, styrning, information och tillsyn som gäller säkerhetsutredningar,
- 2) utbilda personer som lämpar sig att vara utredare,
- 3) upprätthålla beredskap att snabbt inleda utredningar,
- 4) sköta det internationella samarbete som gäller säkerhetsutredningar,
- 5) ge säkerhetsrekommendationer och följa hur de iakttas.

## 9 §

*Centralens organisation*

Vid Olycksutredningscentralen finns en direktör, tjänstemän som utför säkerhetsutredningar och andra tjänstemän samt vid behov annan personal.

Direktören ska leda, övervaka och utveckla verksamheten vid Olycksutredningscentralen och svara för verksamhetens kvalitet och resultat. Direktören utnämns av statsrådet.

Olycksutredningscentralen har en arbetsordning som fastställs av direktören. I arbetsordningen ska det finnas bestämmelser om centralens organisation, personalens uppgifter, handläggning och avgörande av ärenden och om annan allmän organisering av verksamheten.

## 10 §

*Särskilda behörighetsvillkor*

Behörighetsvillkor för direktören för Olycksutredningscentralen är högre högskoleexamen, god förtrogenhet med centralens verksamhetsområde samt i praktiken visad ledarförmåga och erfarenhet av ledarskap.

Behörighetsvillkor för de tjänstemän som utför säkerhetsutredningar är för uppgiften lämplig utbildning samt sådan skicklighet och erfarenhet som krävs för att tjänsten ska kunna skötas med framgång.

## 11 §

*Experter vid Olycksutredningscentralen*

Olycksutredningscentralen kan som hjälp vid säkerhetsutredningar anlita utomstående experter (*expert vid Olycksutredningscentralen*).

Bestämmelserna i 10 § 2 mom. om behörighetsvillkor ska tillämpas på experterna vid Olycksutredningscentralen.

## 12 §

*Företrädare för andra stater*

Om en olycka som ska utredas av Finland har ett väsentligt intresse för en annan stat, kan en representant för den staten bistå vid utredningen på det sätt som i Europeiska unionens lagstiftning eller i en internationell förpliktelse som binder Finland föreskrivs om utredning av olyckor eller om detta av någon annan orsak anses behövligt. Beslut om att en representant för en annan stat ska delta i utredningen fattas av Olycksutredningscentralen.

Om en olycka som ska utredas av någon annan stat eller internationell organisation har ett väsentligt intresse för Finland, kan Olycksutredningscentralen vidta de åtgärder som behövs för att en representant för Finland ska kunna delta i utredningen.

## 13 §

*Utredningskommission*

Olycksutredningscentralen kan tillsätta en utredningskommission för en säkerhetsutredning. Om en expert vid Olycksutredningscentralen anlitas som hjälp i en utredning, ska en utredningskommission tillsättas för utredningen.

En utredningskommission ska bestå av ett behövligt antal medlemmar, som har tillräcklig sakkunskap inom de områden som är centrala för utredningen. Till medlem i en utredningskommission kan utses tjänstemän vid Olycksutredningscentralen eller någon annan myndighet eller experter vid Olycksutredningscentralen som har gett sitt samtycke. Olycksutredningscentralen utser en av medlemmarna till chef för utredningskommissionen.

Olycksutredningscentralen kan ändra utredningskommissionens sammansättning, om det är nödvändigt för att åstadkomma en sakkunnig, oberoende och opartisk utredning.

En tjänsteman vid en annan myndighet samt en expert vid Olycksutredningscentra-

len som utses till en utredningskommission ska ges ett skriftligt förordnande.

## 14 §

*Jäv*

Angående jäv för tjänstemän vid Olycksutredningscentralen, medlemmar av en utredningskommission och andra som deltar i en utredning gäller det som i 28 § 1 mom. 4—7 punkten i förvaltningslagen (434/2003) föreskrivs om jäv för tjänstemän vid handläggning av ett ärende. Dessutom är de jäviga,

1) om de eller någon närstående har lidit skada genom den olycka som ska utredas eller om någon närstående har omkommit i olyckan,

2) om de eller någon närstående kan bli ställd till svars för olyckan eller för skada som har uppkommit genom den,

3) om utredningen eller resultaten av den kan förväntas medföra nytta eller skada för dem eller för någon närstående, eller

4) om de eller någon närstående är anställda av ett ämbetsverk eller en inrättning vars verksamhet kan bli föremål för utredning i en säkerhetsutredning som görs med anledning av en olycka.

Som närstående betraktas de som avses i 28 § 2 och 3 mom. i förvaltningslagen. I fråga om verkan av jäv gäller 27, 29 och 30 § i förvaltningslagen.

## 15 §

*Tjänsteansvar*

I uppdrag enligt denna lag ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på experterna vid Olycksutredningscentralen och på de företrädare för en annan stat som avses i 12 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

## 3 kap.

**Utredning**

## 16 §

*Anmälningssplikt*

En myndighet som deltar i räddningsarbetet på en olycksplats ska utan dröjsmål underrätta Olycksutredningscentralen, om händelsen enligt myndighetens bedömning kan bli föremål för utredning enligt denna lag.

Anmälningsspliktiga är även

1) Trafiksäkerhetsverket,

2) Trafikverket,

3) regionalförvaltningsverken,

4) andra säkerhetsövervakande myndigheter inom myndighetens eget verksamhetsområde,

5) den som har tagit emot en anmälan om en olycka eller ett tillbud,

6) en juridisk person som är inblandad i en olycka som har inträffat i sådan trafik som avses i 2 § 1 mom. 2—4 punkten eller som uppenbart lider skada av en sådan olycka.

En domstol som har tagit emot en sådan anmälan av en fartygsbefälhavare om sjöförklaring som avses i 18 kap. 7 § 2 mom. i sjölagen (674/1994) ska utan dröjsmål förmedla anmälan till Olycksutredningscentralen och ge centralen tillfälle att delta i sjöförklarings-sammanträdet och att där ställa frågor.

## 17 §

*Inledande av utredning*

Olycksutredningscentralen fattar beslut om att inleda en säkerhetsutredning och om hur omfattande den ska vara.

När det gäller olyckor som avses i 2 § 2 och 3 mom. görs en säkerhetsutredning, om detta behövs med hänsyn till det i 1 § nämnda syftet med en utredning. Vid bedömningen av om en utredning ska inledas beaktas dessutom

1) olyckans allvarlighetsgrad och art,

2) hur frekventa motsvarande olyckor är och sannolikheten för att de upprepas,

3) om en säkerhetsövervakande myndighet eller någon som är inblandad i saken har begärt att en utredning ska genomföras,

4) om en utredning kan ge betydelsefull säkerhetskunskap,

5) om olyckan orsakat fara för flera personer samtidigt,

6) om någon annan aktör utreder olyckan.

Olycksutredningscentralen svarar för att en säkerhetsutredning inleds, om ett sådant ro-rofartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som avses i artikel 3 i sjöolycksdirektivet är inblandat i en olycka och olyckan har skett på finskt territorialvatten eller fartyget senast har besökt Finland.

## 18 §

### *Preliminär utredning*

För att säkerställa förutsättningarna för en utredning kan Olycksutredningscentralen inleda en preliminär utredning redan innan beslut om att inleda en utredning har fattats.

Beträffande behörigheten för en expert vid Olycksutredningscentralen, som centralen skickar till olycksplatsen för att göra en preliminär utredning, tillämpas det som i 19 § föreskrivs om säkrande av förutsättningarna för en utredning, i 20 § om rätt att få uppgifter, i 22 § om inspektionsrätt och i 23 § om hörande.

Den myndighet eller aktör som har inlett en säkerhetsutredning ska överlämna sitt utredningsmaterial till Olycksutredningscentralen när centralen har påbörjat utredningen.

## 19 §

### *Säkrande av förutsättningarna för en utredning*

Den tjänsteman vid Olycksutredningscentralen som utför en utredning och varje medlem av en utredningskommission (*utredare*) har rätt att få tillträde till olycksplatsen och att där inspektera föremål, anläggningar och konstruktioner som har samband med olyckan.

Olycksutredningscentralen och utredningskommissionens chef kan bestämma att

olycksplatsen ska spärras av och förbjuda att i olyckan omkomna förs bort eller flyttas, om detta är nödvändigt för säkerhetsutredningen.

Föremål och annat material på olycksplatsen som kan ha betydelse för utredningen får inte utan tillstånd av Olycksutredningscentralen eller utredningskommissionens chef förstöras, föras bort eller rubbas, om inte tvingande skäl föreligger. Centralen och utredningskommissionens chef ska se till att materialet förtecknas.

Beslut och förbud enligt 2 eller 3 mom. i syfte att säkra förutsättningarna för en utredning ska återkallas så snart när de inte längre är nödvändiga för utredningen.

## 20 §

### *Rätt att få uppgifter*

En utredare har oberoende av bestämmelserna om sekretess och utan avgift rätt att av myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag få

1) behövliga uppgifter ur sådant polis- och förundersökningsmaterial och om sådan utredning av dödsorsak som gäller saken,

2) behövliga uppgifter om polisens, räddningsväsendets, nödcentralers, hälsovårdsmyndigheters och andra myndigheters verksamhet i samband med olyckan och om deras beredskap för olyckor,

3) nödvändiga uppgifter från apparater som har registrerat i olyckan inblandade fordons, anläggningars och signal- och trafikledningssystemens verksamhet, omständigheter kring olyckan och tele- och datakommunikation samt motsvarande upptagningar som har samband med olyckan,

4) nödvändiga uppgifter om i olyckan inblandade personers hälsotillstånd, samt

5) andra nödvändiga uppgifter.

En utredare har oberoende av bestämmelserna om sekretess rätt att av en enskild aktör som har varit inblandad i en olycka få uppgifter som är nödvändiga för att genomföra en säkerhetsutredning. Skyldigheten att ge uppgifter gäller även andra enskilda aktörer som genom iakttagelser vid olyckan eller av någon annan orsak har uppgifter om olyckan.

En utredare har rätt att även av enskilda aktörer få uppgifter som avses i 1 mom. 3 punkten samt rätt att få i 4 punkten avsedda uppgifter av privata samfund och verksamhetsenheter som bedriver hälso- och sjukvård och av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården.

Utredaren har rätt att få de uppgifter som avses i 1—3 mom. i den form denne begär och genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form.

## 21 §

*Rätt att få uppgifter av teleföretag*

En utredare har oberoende av bestämmelserna om sekretess rätt att av teleföretag som avses i lagen om dataskydd vid elektronisk kommunikation (516/2004) utan avgift få identifierings- och lokaliseringssuppgifter om en sådan anslutning eller terminalutrustning som med fog kan antas ha funnits på den olycksplats utredningen gäller samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress enligt vad som föreskrivs i 97 och 98 § i kommunikationsmarknadslagen (393/2003).

Rätt att få uppgifter som avses i 1 mom. föreligger endast om uppgifterna är nödvändiga för att utreda händelseförloppet eller orsaken till eller följderna av den olycka som utreds.

Uppgifterna kan lämnas genom teknisk anslutning eller annars elektroniskt.

## 22 §

*Inspektionsrätt*

En utredare har rätt att omhänderta och inspektera föremål och dokument, om detta är nödvändigt för att genomföra en säkerhetsutredning. Utredaren får utföra test med föremålen och lösgöra delar från dem samt ta prov, om det är nödvändigt för utredningarna.

Utredaren har rätt att få tillträde till transportmedel, kontorslokaler och andra utrymmen och områden, om information som behövs för säkerhetsutredningen därigenom kan fås. Rätt att få tillträde till utrymmen som har använts för permanent boende föreligger

dock endast om det är nödvändigt för att öka den allmänna säkerheten eller förebygga olyckor och tillbud eller för att erhålla upplysningar som är nödvändiga för att förhindra skador till följd av olyckor. På andra än finska medborgares rätt att få tillträde till områden i försvarsmaktens besittning tillämpas 15 § i lagen om försvarsmakten (551/2007), om inte något annat följer av en internationell förpliktelse som binder Finland eller av Europeiska unionens lagstiftning.

## 23 §

*Hörande*

En utredare kan höra de inblandade i en olycka samt experter och var och en som kan antas kunna ge uppgifter som behövs i utredningen.

Vid hörandet får andra vara närvarande endast om Olycksutredningscentralen eller utredningskommissionens chef så bestämmer. När en omyndig hörs ska dock dennes vårdnadshavare eller intressebevakare eller någon annan laglig företrädare vara närvarande. Vid ett hörande får dessutom den hördes biträde eller ombud vara närvarande.

Den som hörs ska upplysas om att han eller hon inte är skyldig att infinna sig för att höras eller att besvara de frågor som ställs.

## 24 §

*Utredningar och utlåtanden*

Olycksutredningscentralen eller utredningskommissionen kan i frågor som kräver särskild expertis beställa utredningar av andra myndigheter eller av enskilda aktörer eller begära utlåtande av dem i särskilda frågor.

## 25 §

*Upptäckt av risk för olycka medan utredning pågår*

Olycksutredningscentralen ska underrätta den behöriga myndigheten, om det medan en säkerhetsutredning pågår upptäcks fel eller brister som myndigheten skyndsamt borde

rätta till för att en ny olycka eller ett nytt tillbud ska kunna förebyggas.

## 26 §

*Olycksutredningscentralens och utredningskommissioners beslutanderätt*

Beslut som chefen för en utredningskommission fattar med stöd av 19 och 23 § ska iakttas i utredningen, om inte Olycksutredningscentralen beslutar något annat.

## 4 kap.

**Utredningsrapport**

## 27 §

*Utredningsrapport*

Över varje säkerhetsutredning ska det sammanställas en offentlig rapport i en omfattning som är lämplig i förhållande till olyckans allvarlighetsgrad.

Utredningsrapporten ska innehålla en redogörelse för olyckans förlopp, faktorer som har lett till olyckan och olyckans följder samt säkerhetsrekommendationer till behöriga myndigheter och andra aktörer om åtgärder som behövs för att öka den allmänna säkerheten, förebygga nya olyckor och tillbud, förhindra skador och för att effektivisera räddningsmyndigheters och andra myndigheters verksamhet. Utredningsrapporten får inte innehålla identitetsuppgifter om enskilda personer som har varit inblandade i olyckan eller som har hörts i samband med utredningen.

Utredningsrapporten ska undertecknas av de utredare som har deltagit i utredningen. Eventuella avvikande meningar ska bifogas rapporten.

Med avvikelse från 2 mom. kan säkerhetsrekommendationer i en utredningsrapport över en olycka i järnvägstrafiken inte ställas till enskilda aktörer.

## 28 §

*Yttranden av myndigheter och inblandade*

Innan en utredningsrapport färdigställs ska de som har varit inblandade i olyckan och de myndigheter som svarar för övervakningen inom det område olyckan gäller ges tillfälle att säga sin åsikt om rapportutkastet.

En skälig tidsfrist ska sättas ut för yttrandet.

Yttrandena eller en sammanfattning av dem ska tas in i utredningsrapporten eller i en bilaga till den. Yttranden av enskilda personer ska dock inte tas in i rapporten.

## 29 §

*Avslutande av utredningen*

Utredningen avslutas när utredningsrapporten undertecknas. Att utredningen har avslutats hindrar inte att en ny utredning görs i saken, om detta behövs till följd av någon ny och betydelsefull omständighet som har kommit fram efter att utredningen avslutades.

## 30 §

*Uppföljning av säkerhetsrekommendationer*

Olycksutredningscentralen ska följa hur säkerhetsrekommendationerna i en utredningsrapport genomförs.

Myndigheter och andra aktörer ska på begäran av Olycksutredningscentralen redogöra för vilka åtgärder de har vidtagit med anledning av de säkerhetsrekommendationer som har ställts till dem.

En myndighet ska årligen ge Olycksutredningscentralen en redogörelse för vilka åtgärder den har vidtagit med anledning av de säkerhetsrekommendationer som har ställts till den i en utredningsrapport med anledning av en olycka i järnvägstrafik.

## 5 kap.

**Utredning av exceptionella händelser**

## 31 §

*Exceptionell händelse*

Med *exceptionell händelse* avses sådana synnerligen allvarliga händelser som inte är olyckor men som har lett till döden eller har hotat eller allvarligt skadat samhällsliga basfunktioner.

## 32 §

*Beslut om att inleda utredning av en exceptionell händelse*

Beslut om att inleda utredning av en exceptionell händelse fattas av statsrådet.

För utredningen av en exceptionell händelse kan statsrådet tillsätta en utredningskommission i anslutning till justitieministeriet. Utredningskommissionen ska i sitt uppdrag vara självständig och oberoende.

## 33 §

*Utredning av exceptionella händelser*

Utöver det som sägs i 5 § 1 mom. kan det i utredningar av exceptionella händelser klargöras omständigheter som gäller den som har orsakat händelsen, i den omfattning detta är nödvändigt för få information som behövs för att förebygga motsvarande händelser i framtiden.

## 34 §

*Utredningskommissionernas befogenheter*

På befogenheterna för en i 32 § 2 mom. avsedd utredningskommissions chef och medlemmar tillämpas bestämmelserna i 3 kap. om befogenheterna för en utredningskommissions chef och för utredare.

Utöver det som i 20 § sägs om rätten att få uppgifter har en utredningskommission som har tillsatts för att utreda en exceptionell händelse rätt att få sådana uppgifter om innehållet i förtroliga meddelanden som ingår i eventuellt förundersökningsmaterial och som är nödvändiga med hänsyn till syftet med utredningen.

## 35 §

*Utredningsrapport över en exceptionell händelse*

Utredningskommissionen ska sammanställa en utredningsrapport över utredningen av en exceptionell händelse. Rapporten lämnas till statsrådet.

## 36 §

*Uppföljning av säkerhetsrekommendationer med anledning av exceptionella händelser*

Varje ministerium följer inom sitt ansvarsområde hur åtgärder med anledning av säkerhetsrekommendationer som getts vid utredning av exceptionella händelser genomförs.

Justitieministeriet kan begära att myndigheter och andra aktörer redogör för vilka åtgärder de har vidtagit med anledning av säkerhetsrekommendationerna.

## 37 §

*Arkivering av utredningsmaterial*

Chefen för utredningskommissionen ska se till att dokument som uppsatts för och av utredningskommissionen ordnas för att arkiveras av Olycksutredningscentralen. Efter att utredningen har avslutats beslutar Olycksutredningscentralen om utlämnande av dokument.



## 6 kap.

**Särskilda bestämmelser**

## 38 §

*Information om hur en utredning framskrider*

Olycksutredningscentralen ska informera om varje utredning och om hur den framskrider.

Information om hur utredningen framskrider ska i synnerhet ges skadelidande, anhöriga till omkomna, de myndigheter som har deltagit i räddningsarbetet och dem som annars kan påverkas av olyckans följder. Har olyckan inträffat i förhållanden som har samband med arbete, ska representanter för arbetsmarknadsorganisationerna informeras.

Olycksutredningscentralen ska underrätta den som har gjort en anmälan enligt 16 § samt förundersökningsmyndigheten när en säkerhetsutredning inleds och avslutas.

## 39 §

*Utlämnande av sekretessbelagd information*

Olycksutredningscentralen kan utöver det som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och oberoende av bestämmelserna om sekretess lämna ut uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning till andra som med stöd av lag utför en säkerhetsutredning, om det är nödvändigt för att genomföra utredningen, samt till myndigheter för andra ändamål, om det är nödvändigt för att säkra ett viktigt allmänt intresse.

Med avvikelse från det som sägs i 1 mom. kan Olycksutredningscentralen oberoende av bestämmelserna om sekretess lämna ut uppgifter som har erhållits i en säkerhetsutredning till förundersöknings- och åklagarmyndigheten endast om uppgifterna är nödvändiga för att reda ut ett brott för vilket det i lag föreskrivna strängaste straffet är minst två års fängelse. Centralen får dock inte till förundersöknings- eller åklagarmyndigheten lämna ut uppgifter som avses i 21 § och inte hel-

ler uppgifter som till väsentliga delar har inhämtats hos personer som i egenskap av vittne i förundersökning eller rättegång är skyldiga eller berättigade att vägra vittna om saken i fråga, om inte den som har rätt att vägra vittna samtycker till att uppgiften lämnas ut.

En myndighet som har fått en uppgift med stöd av 1 mom. får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av en sådan överträdelse begången av oaktsamhet som myndigheten får kännedom om enbart på basis av de uppgifter den har fått från Olycksutredningscentralen.

Sekretessbelagda uppgifter som Olycksutredningscentralen har fått av en främmande stats myndighet som svarar för säkerhetsutredningar eller vid en säkerhetsutredning i en annan stat får centralen inte lämna vidare i strid med villkor som ställts för utlämnandet.

## 40 §

*Vittnesförbud*

Utöver det som föreskrivs i 17 kap. 23 § i rättegångsbalken får en tjänsteman vid Olycksutredningscentralen, en medlem av en utredningskommission eller någon annan som deltar i en säkerhetsutredning inte vittna om vad han eller hon i ett enskilt utredningsuppdrag har fått veta om en olycka, om inte synnerligen viktiga skäl kräver att personen i fråga hörs.

Ett förbud som avses i 1 mom. gäller trots att vittnet inte längre har samma ställning som när han eller hon fick kännedom om det som skulle bevisas.

## 41 §

*Bistående av utredningsmyndigheter i andra stater*

Olycksutredningscentralen kan på begäran av en främmande stats myndighet som svarar för säkerhetsutredningar bistå vid en säkerhetsutredning. Beträffande behörigheten för en tjänsteman vid Olycksutredningscentralen som bistår vid en utredning tillämpas bestämmelserna i 19—24 §.

## 42 §

*Samarbete och handräckning*

Utredningsåtgärder kan, i den omfattning Olycksutredningscentralen anser samarbete vara ändamålsenligt för en säkerhetsutredning, vidtas i samarbete med en myndighet som i samma ärende utför förundersökning eller utredning av dödsorsak.

Olycksutredningscentralen har rätt att på begäran få handräckning av polisen för att genomföra och säkra en säkerhetsutredning.

Myndigheterna ska på begäran av Olycksutredningscentralen genomföra sådana utredningar och undersökningar inom sitt verksamhetsområde som är nödvändiga med hänsyn till syftet med en säkerhetsutredning och som centralen inte själv kan genomföra samt även i övrigt ge sådan handräckning som behövs.

## 43 §

*Tjänstledighet*

En medlem av en utredningskommission som innehar en statlig tjänst befrias från tjänsteutövningen medan han eller hon deltar i utredningen, utom i det fall att utredningsuppgifterna kan skötas vid sidan av den egna tjänsten utan att säkerhetsutredningen eller syftet med den äventyras.

## 44 §

*Identitetskort som utfärdas av Olycksutredningscentralen*

Tjänstemän och experter vid Olycksutredningscentralen ska ha ett identitetskort som utfärdas av centralen. Identitetskortet ska visas upp vid behov och på begäran.

Identitetskortet gäller en bestämd tid. Därefter ska det lämnas tillbaka till Olycksutredningscentralen. Centralen bestämmer hur länge kortet är giltigt.

## 45 §

*Arvoden och ersättningar*

Till de medlemmar i en utredningskommission som inte är tjänstemän vid Olycksutredningscentralen betalas arvode för uppdraget. Justitieministeriet fastställer grunderna för arvodet. Resekostnader ersätts enligt statens tjänstekollektivavtal om ersättning av resekostnader.

Den som hörs i en säkerhetsutredning har rätt att få skälig ersättning för behövliga kostnader för resor och uppehålle samt för ekonomisk förlust.

Den som har lidit skada av åtgärder som avses i 22 § har rätt till full ersättning av statens medel.

## 46 §

*Vite*

Olycksutredningscentralen kan bestämma att uppgifter som avses i 20 och 21 § samt föremål och dokument som avses i 22 § 1 mom. ska överlämnas. Centralen kan förena detta åläggande med vite på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

Vite får dock inte föreläggas en fysisk person när det finns anledning att misstänka denne för brott och uppgifterna hänför sig till det ärende som är föremål för brottsmisstanke.

## 47 §

*Rätt att utfärda föreskrifter*

Olycksutredningscentralen får utfärda föreskrifter om hur säkerhetsutredningar ska genomföras tekniskt.

7 kap.

49 §

**Ikraftträdande***Övergångsbestämmelser*

48 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .  
Genom denna lag upphävs lagen om undersökning av olyckor (373/1985).

På en utredning som har påbörjats före denna lags ikraftträdande, tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdande.

Om någon annanstans i lag finns hänvisningar till lagen om undersökning av olyckor, ska denna lag tillämpas i stället.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

---

## 2.

**Lag****om utredning av militära luftfartsolyckor**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 §

*Tillämpningsområde*

Denna lag gäller säkerhetsutredning som genomförs med anledning av militära luftfartsolyckor.

## 2 §

*Syftet med säkerhetsutredningar*

Syftet med säkerhetsutredningar är att öka den allmänna säkerheten, att förebygga olyckor och tillbud och att förhindra skador till följd av olyckor.

Säkerhetsutredningar görs inte för att klarlägga rättsligt ansvar.

## 3 §

*Förhållandet till annan lagstiftning*

Vid utredning av militära luftfartsolyckor tillämpas bestämmelserna i 3 och 5—7, 12, 16—27, 29, 30 och 37—44 §, 45 § 2—3 mom. och 46 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (xxx/xxxx). När en militär luftfartsmyndighet som avses i 2 § luftfartslagen (1194/2009) sköter sina uppgifter enligt denna lag tillämpas på den vad som i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser bestäms om Olycksutredningscentralens uppgifter och befogenheter.

## 4 §

*Militära luftfartsolyckor som ska utredas*

Den militära luftfartsmyndigheten ska utreda sådana i 2 § 1 mom. 2 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser avsedda olyckor och allvarliga tillbud som enbart gäller militär luftfart enligt definitionen i 2 § i luftfartslagen och i vilka de inblandade enbart är personer som avses i 36 § i lagen om försvarsmakten (551/2007).

Den militära luftfartsmyndigheten kan under de förutsättningar som anges i 17 § 2 mom. lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser utreda sådana tillbud till stora olyckor samt andra olyckor och tillbud vilka uteslutande gäller militär luftfart eller i vilka enbart i 1 mom. avsedda personer har varit inblandade.

Den militära luftfartsmyndigheten kan genomföra en gemensam utredning (*temautredning*) när det är fråga om flera liknande i 1 och 2 mom. avsedda olyckor och tillbud i militär luftfart (*militär luftfartsolycka*).

## 5 §

*Utredningskommissioner för militära luftfartsolyckor*

Den militära luftfartsmyndigheten kan för ett år i sänder tillsätta en utredningskommission för utredning av militära luftfartsolyck-

or. För en enskild utredning kan det också tillsättas en separat utredningskommission.

En utredningskommission ska bestå av ett behövt antal medlemmar. Till medlem kan utses tjänstemän vid försvarsmakten eller vid andra myndigheter eller experter som har samtyckt till uppdraget. Den militära luftfartsmyndigheten utser en av medlemmarna till chef för utredningskommissionen. Den militära luftfartsmyndigheten kan ändra utredningskommissionens sammansättning, om det är nödvändigt för att åstadkomma en sakkunnig, oberoende och opartisk utredning.

En tjänsteman vid en annan myndighet samt en expert som utses till en utredningskommission ska ges ett skriftligt förordnande.

I uppdrag enligt denna lag ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på chefen och de övriga medlemmarna i en utredningskommission. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

#### 6 §

##### *Behörighetsvillkor för medlemmarna i en utredningskommission*

Chefen för en utredningskommission ska vara förtrogen med militär luftfart och insatt i frågor som gäller luftfartsolyckor. De övriga medlemmarna ska ha tillräcklig sakkunskap inom områden som är centrala för utredningarna.

#### 7 §

##### *Behandling av utredningsrapporter*

Den militära luftfartsmyndigheten bestämmer vilka åtgärder som ska vidtas med anledning av en utredningsrapport över en säkerhetsutredning och rekommendationerna i den.

Den militära luftfartsmyndigheten ska skicka utredningsmaterialet över en militär luftfartsolycka som avses i 4 § 1 mom. till granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor och samtidigt meddela vilka beslut som den har fattat med anledning av materialet.

#### 8 §

##### *Granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor*

I syfte att förbättra säkerheten i militär luftfart tillsätter försvarsministeriet för tre år i sänder en granskningskommission för militära luftfartsolyckor. Granskningskommissionen består av en ordförande, en vice ordförande och fyra ordinarie medlemmar samt två suppleanter och en sekreterare.

Granskningskommissionens ordförande och vice ordförande ska ha högre högskoleexamen i juridik. De övriga medlemmarna och suppleanterna samt sekreteraren ska vara förtrogna med juridik, luftfart, militär luftfart eller teknik.

På ordföranden, vice ordföranden och de övriga medlemmarna och sekreteraren i granskningskommissionen tillämpas bestämmelserna i 5 § 4 mom. om tjänsteansvar och det som i 14 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser föreskrivs om jäv för den som deltar i en utredning.

#### 9 §

##### *Granskningskommissionens uppgifter*

Granskningskommissionen för militära luftfartsolyckor har till uppgift att ge den militära luftfartsmyndigheten ett utlåtande om orsakerna till en i 4 § 1 mom. avsedd militär luftfartsolycka och om huruvida de åtgärder som vidtagits har varit tillräckliga.

#### 10 §

##### *Arvoden och ersättningar*

Till en medlem i en utredningskommission som inte är en person som avses i 36 § i lagen om försvarsmakten betalas arvode för uppdraget. På arvodet tillämpas det som bestäms i och föreskrivs med stöd av 45 § 1 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

Till granskningskommissionens ordförande, vice ordförande och övriga medlemmar samt till suppleanterna och sekreteraren betalas ett arvode. Försvarsministeriet fastställer grunderna för arvodena.

Resekostnader ersätts enligt statens tjänstekollektivavtal om ersättning av resekostnader.

## 11 §

*Rätt att utfärda föreskrifter*

Den militära luftfartsmyndigheten får utfärda föreskrifter om hur utredningar av militära luftfartsolyckor ska genomföras tekniskt.

## 12 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 13 §

*Övergångsbestämmelser*

Har en utredning av en militär luftfartsolycka påbörjats före denna lags ikraftträdande, ska på utredningen tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdande.

En utredningskommission för olyckor vid militär luftfart som har tillsatts med stöd av statsrådets förordning om militär luftfart (1243/2005) arbetar till utgången av sitt mandat som en sådan utredningskommission för militära luftfartsolyckor som avses i denna lag.

Den granskningskommission för utredning av olyckor vid militär luftfart som har tillsatts med stöd av statsrådets förordning om militär luftfart arbetar till utgången av sitt mandat som den granskningskommission för utredning av militära luftfartsolyckor som avses i denna lag.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

## 3.

**Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den ändring i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) som gjordes i London den 16 maj 2008 gäller i Finland som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

## 2 §

Den i 1 § nämnda ändringen samt del I och II i den kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, olycksutredningskoden, som

avses i ändringen publiceras i Finlands författningssamlings fördragsserie. Olycksutredningskoden finns framlagd i sin helhet hos Olycksutredningscentralen, som även lämnar uppgifter om den på finska och svenska.

## 3 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .

## 4.

**Lag****om ändring av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999)  
 24 § 1 mom. 8 punkten som följer:

## 24 §

*Sekretessbelagda myndighetshandlingar*

Om inte något annat föreskrivs särskilt, är följande myndighetshandlingar sekretessbelagda:

8) handlingar som gäller beredskap för olyckor eller undantagsförhållanden, befolkningsskydd eller utredning enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (xxx/xxxx), om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling skulle ska-

da eller äventyra säkerheten eller förbättrande av den, befolkningsskyddet eller beredskapen inför undantagsförhållanden, äventyra säkerhetsutredning eller syftet med en säkerhetsutredning eller möjligheterna att få information för en utredning eller om ett utlämnande skulle kränka rättigheterna för offer i olyckor eller exceptionella händelser, minnet av offer eller närstående till offer,

Denna lag träder i kraft den 20 .



## 5.

**Lag****om ändring av 126 och 127 § i luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i luftfartslagen (1194/2009) 126 och 127 § som följer:

## 126 §

*Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud*

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och tillbud. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur rapporteringen ska göras.

Olyckor och tillbud ska dessutom anmälas till Olycksutredningscentralen på det sätt som anges i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (xxx/xxxx).

## 127 §

*Utredning av luftfartsolyckor*

Bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud inom luftfarten finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser och i lagen om utredning av militära luftfartsolyckor (xxx/xxxx).

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 6.

**Lag****om ändring av 18 kap. 15 § i sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i sjölagen (674/1994) 18 kap. 15 §, sådan den lyder i lag 98/1997, som följer:

18 kap.

säkerhetsutredning av olyckor och vissa  
andra händelser (xxx/xxxx).

**Dagböcker, sjöförklaring och besiktning**

15 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

*Befrielse från avgivande av sjöförklaring i  
vissa fall*

Sjöförklaring behövs inte, om händelsen  
utreds på det sätt som föreskrivs i lagen om \_\_\_\_\_

7.

## Lag

### om ändring av 46 och 50 § i järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i järnvägslagen (555/2006) 46 och 50 §, sådana de lyder, 46 § i lag 1666/2009 och 50 § delvis ändrad i lag 1666/2009, som följer:

#### 46 §

##### *Tillsyn över säkerhet och driftskompatibilitet*

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag och verket ansvarar för tillsynen över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Verket övervakar säkerheten och driftskompatibiliteten även på privata spåranläggningar.

Trafiksäkerhetsverket övervakar att järnvägsföretagens och Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav på säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i denna lag och i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. Olycksutredningscentralen kan vid säkerhetsutredning av en olycka granska ett järnvägsföretags och Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem.

Trafiksäkerhetsverket har för skötseln av sin tillsynsuppgift rätt att få tillträde till lokaler och utrymmen som innehåller av Trafikverket, en järnvägsoperatör, innehavaren av en privat spåranläggning, ett företag som utför banhållningsarbete, ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och ett företag som tillhandahåller besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel, att granska det säkerhetsstyrningssystem som avses i 30 § och att trots sekretessbestämmelserna få del av de register, förteckningar och övriga handlingar som behövs för tillsynen. Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen utnyttja sakkunnig-hjälp, om detta är nödvändigt för tillsynen. Polisen ska vid behov ge handräckning i

ärenden som gäller tillsynen enligt denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

De företag och sammanslutningar som avses i 3 mom. ska trots sekretessbestämmelserna ge Trafiksäkerhetsverket de upplysningar som det behöver för sin tillsynsuppgift.

#### 50 §

##### *Utredning av järnvägsolyckor och olyckstillbud*

Bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud på järnväg finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (xxx/xxxx).

Järnvägsoperatörer och Trafikverket ska utan dröjsmål, i enlighet med lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, underrätta Trafiksäkerhetsverket och Olycksutredningscentralen om olyckor och tillbud som de fått kännedom om.

Trafiksäkerhetsverket kan utreda andra tillbud och händelser än de som ska utredas enligt 1 mom., om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten.

Närmare bestämmelser om järnvägsoperatörernas och Trafikverkets anmälningsskyldighet och dess innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 8.

**Lag****om ändring av 1 § i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001) 1 § som följer:

## 1 §

*Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng, vilken utförs för att förbättra trafiksäkerheten.

Denna lag tillämpas inte, om Olycksutredningscentralen har fattat beslut om att en utredning ska inledas enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra

händelser (xxx/xxxx). En undersökning som har inletts i enlighet med denna lag skall då avbrytas. Om en trafikolycka som avses i denna lag utreds i enlighet med lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, står uppgifterna från utredningen till förfogande även för undersökningssystemet enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 22 oktober 2010

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Justitieminister *Tuija Brax*

*Bilaga  
Parallelltext*

#### 4.

### Lag

#### om ändring av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999)  
24 § 1 mom. 8 punkten som följer:

*Gällande lydelse*

24 §

*Sekretessbelagda myndighetshandlingar*

Om inte något annat föreskrivs särskilt, är följande myndighetshandlingar sekretessbelagda:

8) handlingar som gäller beredskap för olyckor eller undantagsförhållanden, befolkningsskydd eller utredning av olyckor, om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling skulle skada eller äventyra säkerheten, befolkningsskyddet eller beredskapen inför undantagsförhållanden, orsaka olägenhet för utredningen av en olycka eller kränka olycksoffers rättigheter, minnet av olycksoffer eller olycksoffers närstående, förutsatt att utlämnandet av uppgifter inte är nödvändigt för utförande av ett myndighetsuppdrag,

*Föreslagen lydelse*

24 §

*Sekretessbelagda myndighetshandlingar*

Om inte något annat föreskrivs särskilt, är följande myndighetshandlingar sekretessbelagda:

8) handlingar som gäller beredskap för olyckor eller undantagsförhållanden, befolkningsskydd eller utredning *enligt lagen om säkerhetsutredning* av olyckor *och vissa andra händelser (xxx/xxxx)*, om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling skulle skada eller äventyra säkerheten *eller förbättrande av den*, befolkningsskyddet eller beredskapen inför undantagsförhållanden, *äventyra säkerhetsutredning eller syftet med en säkerhetsutredning eller möjligheterna att få information för en utredning eller om ett utlämnande skulle kränka rättigheterna för offer i olyckor eller exceptionella händelser, minnet av offer eller närstående till offer,*

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

## 5.

**Lag****om ändring av 126 och 127 § i luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i luftfartslagen (1194/2009) 126 och 127 § som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

126 §

126 §

*Rapportering av luftfartsolyckor och **allvarliga** tillbud**Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud*

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och *allvarliga* tillbud. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur rapporteringen ska göras.

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och tillbud. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur rapporteringen ska göras.

*Olyckor och tillbud ska dessutom anmälas till Olycksutredningscentralen på det sätt som anges i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (xxx/xxxx).*

127 §

127 §

*Undersökning av luftfartsolyckor****Utredning*** av luftfartsolyckor

Bestämmelser om undersökning av olyckor och *allvarliga* tillbud inom luftfarten finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985).

Bestämmelser om *utredning* av olyckor och tillbud inom luftfarten finns i lagen om *säkerhetsutredning* av olyckor och vissa andra händelser och i lagen om *utredning* av militära luftfartsolyckor (xxx/xxxx).

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 6.

**Lag****om ändring av 18 kap. 15 § i sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i sjölagen (674/1994) 18 kap. 15 §, sådan den lyder i lag 98/1997, som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

18 kap.

18 kap.

**Dagböcker, sjöförklaring och besiktning**

**Dagböcker, sjöförklaring och besiktning**

15 §

15 §

*Befrielse från avgivande av sjöförklaring i  
vissa fall*

*Befrielse från avgivande av sjöförklaring i  
vissa fall*

Sjöförklaring behövs inte, om händelsen undersöks i den ordning som stadgas i lagen om undersökning av olyckor (373/85).

Sjöförklaring behövs inte, om händelsen utreds på det sätt som föreskrivs i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (xxx/xxxx).

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

## 7.

**Lag****om ändring av 46 och 50 § i järnvägslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i järnvägslagen (555/2006) 46 och 50 §, sådana de lyder, 46 § i lag 1666/2009 och 50 § delvis ändrad i lag 1666/2009, som följer:

*Gällande lydelse*

## 46 §

*Tillsyn över säkerhet och driftskompatibilitet*

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag och verket ansvarar för tillsynen över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Verket övervakar säkerheten och driftskompatibiliteten även på privata spåranläggningar.

Trafiksäkerhetsverket övervakar att järnvägsföretagens och Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav på säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i denna lag och i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. Centralen för undersökning av olyckor kan vid undersökningen av en olycka granska ett järnvägsföretags och Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem.

Trafiksäkerhetsverket har för skötseln av sin tillsynsuppgift rätt att få tillträde till lokaler som innehas av Trafikverket, en järnvägsoperatör, innehavaren av en privat spåranläggning, ett företag som utför banhållningsarbete, ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och ett företag som tillhandahåller besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel, att granska det säkerhetsstyrningssystem som avses i 30 § och att trots sekretessbestämmelserna få del av de register, förteckningar och övriga handlingar som behövs för tillsynen. Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen utnyttja sakkunnighjälp, om detta är nödvändigt för tillsynen. Polisen ska vid behov ge handräckning i ärenden som gäller

*Föreslagen lydelse*

## 46 §

*Tillsyn över säkerhet och driftskompatibilitet*

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag och verket ansvarar för tillsynen över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Verket övervakar säkerheten och driftskompatibiliteten även på privata spåranläggningar.

Trafiksäkerhetsverket övervakar att järnvägsföretagens och Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav på säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i denna lag och i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. *Olycksutredningscentralen* kan vid *säkerhetsutredning* av en olycka granska ett järnvägsföretags och Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem.

Trafiksäkerhetsverket har för skötseln av sin tillsynsuppgift rätt att få tillträde till lokaler *och utrymmen* som innehas av Trafikverket, en järnvägsoperatör, innehavaren av en privat spåranläggning, ett företag som utför banhållningsarbete, ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och ett företag som tillhandahåller besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel, att granska det säkerhetsstyrningssystem som avses i 30 § och att trots sekretessbestämmelserna få del av de register, förteckningar och övriga handlingar som behövs för tillsynen. Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen utnyttja sakkunnighjälp, om detta är nödvändigt för tillsynen. Polisen ska vid behov ge handräckning i



## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

tillsynen enligt denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

De företag och sammanslutningar som avses i 3 mom. ska trots sekretessbestämmelserna ge Trafiksäkerhetsverket de upplysningar som det behöver för sin tillsynsuppgift.

ärenden som gäller tillsynen enligt denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

De företag och sammanslutningar som avses i 3 mom. ska trots sekretessbestämmelserna ge Trafiksäkerhetsverket de upplysningar som det behöver för sin tillsynsuppgift.

## 50 §

*Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud*

Bestämmelser om undersökning av olyckor och olyckstillbud på järnvägen finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985).

Järnvägsoperatörer och Trafikverket ska utan dröjsmål underrätta centralen för undersökning av olyckor och Trafiksäkerhetsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om.

Trafiksäkerhetsverket kan undersöka andra olyckstillbud och händelser än de som ska undersökas enligt 1 mom., om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten.

Närmare bestämmelser om järnvägsoperatörernas och Trafikverkets anmälningsskyldighet och dess innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 50 §

**Utredning** av järnvägsolyckor och olyckstillbud

Bestämmelser om *utredning* av olyckor och *tillbud* på järnväg finns i lagen om *säkerhetsutredning* av olyckor och *vissa andra händelser* (xxx/xxxx).

Järnvägsoperatörer och Trafikverket ska utan dröjsmål, *i enlighet med lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser*, underrätta *Trafiksäkerhetsverket* och *Olycksutredningscentralen* om olyckor och *tillbud* som de fått kännedom om.

Trafiksäkerhetsverket kan *utreda* andra *tillbud* och händelser än de som ska *utredas* enligt 1 mom., om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten.

Närmare bestämmelser om järnvägsoperatörernas och Trafikverkets anmälningsskyldighet och dess innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.

---

*Denna lag träder i kraft den*      20 .

## 8.

**Lag****om ändring av 1 § i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001) 1 § som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 1 §

## 1 §

*Tillämpningsområde**Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng, vilken utförs för att förbättra trafiksäkerheten.

Denna lag tillämpas inte, om centralen för undersökning av olyckor har fattat beslut om inledande av undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Undersökning som inletts i enlighet med denna lag skall då avbrytas. Om en trafikolycka som avses i denna lag undersöks i enlighet med lagen om undersökning av olyckor, står undersökningsuppgifterna till förfogande även för undersökningssystemet enligt denna lag.

Denna lag tillämpas på undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng, vilken utförs för att förbättra trafiksäkerheten.

Denna lag tillämpas inte, om *Olycksutredningscentralen* har fattat beslut om *att en utredning ska inledas* enligt lagen om *säkerhetsutredning* av olyckor och *vissa andra händelser (xxx/xxxx)*. En undersökning som har inletts i enlighet med denna lag skall då avbrytas. Om en trafikolycka som avses i denna lag *utreds* i enlighet med lagen om *säkerhetsutredning* av olyckor och *vissa andra händelser*, står *uppgifterna från utredningen* till förfogande även för undersökningssystemet enligt denna lag.

---

*Denna lag träder i kraft den*      20 .

*Fördragstext***ÄNDRINGAR TILL 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS, MED SENARE ÄNDRINGAR****KAPITEL XI-1****SÄRSKILDA ÅTGÄRDER FÖR ATT HÖJA SJÖSÄKERHETEN**

1 Följande nya regel 6 läggs till efter nuvarande regel 5:

**”Regel 6****Ytterligare krav på utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss**

Varje administration ska utreda sjöolyckor och tillbud till sjöss med beaktande av regel I/21 och med iakttagande av denna konvention sådan den lyder kompletterad med bestämmelserna om internationell standard och rekommendationer i den kod för säkerhetsutredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss som antogs genom resolution MSC.255(84) (nedan ”olycksutredningskoden”), och

.1 bestämmelserna i delarna I och II i olycksutredningskoden iaktas fullt ut,

.2 de relevanta anvisningar och förklaringar som ingår i del III i olycksutredningskoden ska i så hög grad som möjligt beaktas för att en allt enhetligare tillämpning av koden ska kunna säkerställas,

.3 ändringarna i delarna I och II i olycksutredningskoden godkänns, sätts i kraft och genomförs i enlighet med bestämmelserna i artikel VIII i denna konvention genom ett förfarande som tillämpas på andra ändringar i bilagan än ändringarna i kapitel I, och

.4 sjösäkerhetskommittén för in ändringarna i del III i olycksutredningskoden i enlighet med sin arbetsordning.”

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED****CHAPTER XI-1****SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY**

1 The following new regulation 6 is added after the existing regulation 5:

**“Regulation 6****Additional requirements for the investigation of marine casualties and incidents**

Taking into account regulation I/21, each Administration shall conduct investigations of marine casualties and incidents, in accordance with the provisions of the present Convention, as supplemented by the provisions of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code) adopted by resolution MSC.255(84), and:

.1 the provisions of parts I and II of the Casualty Investigation Code shall be fully complied with;

.2 the related guidance and explanatory material contained in part III of the Casualty Investigation Code should be taken into account to the greatest possible extent in order to achieve a more uniform implementation of the Casualty Investigation Code;

.3 amendments to parts I and II of the Casualty Investigation Code shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I; and

.4 part III of the Casualty Investigation Code shall be amended by the Maritime Safety Committee in accordance with its rules of procedure.”

**KOD AVSEENDE INTERNATIONELL  
STANDARD OCH REKOMMENDATIO-  
NER FÖR OLYCKSFALLSUTREDNING-  
AR VID OLYCKOR OCH TILLBUD TILL  
SJÖSS (KOD FÖR UTREDNING AV  
OLYCKOR OCH TILLBUD TILL SJÖSS,  
OLYCKSUTREDNINGSKODEN)**

**DEL I**

**ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

**Kapitel 1**

**SYFTE**

1.1 Syftet med denna kod är att ta fram enhetliga sätt för staterna att genomföra säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss. En sjösäkerhetsutredning ska inte genomföras i syfte att identifiera skuld eller fastställa ansvar. Däremot är syftet med den sjösäkerhetsutredning som definieras i denna kod att förhindra framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss. Enligt koden uppnår staterna detta mål genom att

.1 använda enhetliga metoder och förhållningssätt som bidrar och sporrar till att utföra en vid behov omfattande utredning i syfte att fastställa orsakerna till olyckor och tillbud samt andra säkerhetsrisker, och

.2 sända utredningsrapporterna till den internationella sjöfartsorganisationen (IMO, nedan organisationen) för att informationen ska få en omfattande spridning och för att därigenom bistå den internationella sjöfartssektorn i hanteringen av säkerhetsfrågor.

1.2 Sjösäkerhetsutredningen ska vara åtskild från och oberoende av andra undersökningsformer. Syftet med denna kod är dock inte att utesluta andra utredningsformer, inbegripet utredningar som hänger samman med en rättslig handläggning av tvistemål, brottmål eller förvaltningsärenden. Avsikten med koden är inte heller att den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningar ska låta bli att anmäla samtliga orsaker till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss för att slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan inte ska

**CODE OF THE INTERNATIONAL  
STANDARDS AND RECOMMENDED  
PRACTISES FOR SAFETY INVESTIGA-  
TION INTO A MARINE CASUALTY OR  
MARINE INCIDENT (CASUALTY IN-  
VESTIGATION CODE)**

**PART I**

**GENERAL PROVISIONS**

**Chapter 1**

**PURPOSE**

1.1 The objective of this Code is to provide a common approach for States to adopt in the conduct of marine safety investigations into marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead a marine safety investigation, as defined in this Code, is an investigation conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The Code envisages that this aim will be achieved through States:

.1 applying consistent methodology and approach, to enable and encourage a broad ranging investigation, where necessary, in the interests of uncovering the causal factors and other safety risks; and

.2 providing reports to the Organization to enable a wide dissemination of information to assist the international marine industry to address safety issues.

1.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation. However, it is not the purpose of this Code to preclude any other form of investigation, including investigations for action in civil, criminal and administrative proceedings. Further, it is not the intent of the Code for a State or States conducting a marine safety investigation to refrain from fully reporting on the causal factors of a marine casualty or marine incident because blame or liability, may be inferred from the

kunna dras av utredningsrapporten.

1.3 I denna kod godtas att varje flaggstat enligt organisationens handlingar är skyldig att se till att en utredning av en olycka som dess fartyg råkat ut för utförs, om staten anser att utredningen kan bidra till att fastställa vilka ändringar i de nuvarande reglerna som är önskvärda, eller om olyckan haft en avsevärd skadlig inverkan på miljön. I koden beaktas också flaggstatens skyldighet\* att låta en sakkunnig person eller sakkunniga personer utreda varje sjöolycka eller tillbud på det fria havet på ett ändamålsenligt sätt. I koden tas även hänsyn till det faktum att om en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss inträffar inom en stats territorium, inbegripet dess territorialhav, har varje stat rätt\*\* att låta utreda orsakerna till en sådan olycka eller ett sådant tillbud på det fria havet som kan utgöra en fara för liv eller miljön, kräva att kuststatens efterspanings- eller räddningstjänst deltar eller på annat sätt påverka kuststaten.

findings.

1.3 This Code recognizes that under the Organization's instruments, each flag State has a duty to conduct an investigation into any casualty occurring to any of its ships, when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations may be desirable, or if such a casualty has produced a major deleterious effect upon the environment. The Code also takes into account that a flag State shall\* cause an inquiry to be held, by or before a suitably qualified person or persons into certain marine casualties or marine incidents of navigation on the high seas. However, the Code also recognizes that where a marine casualty or marine incident occurs within the territory, including the territorial sea, of a State, that State has a right\*\* to investigate the cause of any such marine casualty or marine incident which might pose a risk to life or to the environment, involve the coastal State's search and rescue authorities, or otherwise affect the coastal State.

## Kapitel 2

### DEFINITIONER

I de obligatoriska kraven och rekommendationerna i en sjösäkerhetsutredning används följande definitioner:

2.1 Med *agent* avses en fysisk eller juridisk person som av fartygets ägare, befraktare eller trafikidkare eller av fraktägaren har fått i uppgift att tillhandahålla sjöfartstjänster, inbegripet rederiarrangemangen för ett fartyg som är inblandat i sjösäkerhetsutredningen.

2.2 Med *orsak* avses verksamhet, försumelse, händelse eller omständighet, utan vars

## Chapter 2

### DEFINITIONS

When the following terms are used in the mandatory standards and recommended practices for marine safety investigations they have the following meaning.

2.1 An *agent* means any person, natural or legal, engaged on behalf of the owner, charterer or operator of a ship, or the owner of the cargo, in providing shipping services, including managing arrangements for the ship being the subject of a marine safety investigation.

2.2 A *causal factor* means actions, omissions, events or conditions, without which:

---

\* Hänvisas till artikel 94 i Förenta nationernas havsrättskonvention eller till kraven i internationell rätt och sedvanerätt.

\* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 94 or requirements of international and customary laws.

\*\* Hänvisas till artikel 2 i Förenta nationernas havsrättskonvention eller till kraven i internationell rätt och sedvanerätt.

\*\* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 2 or requirements of international and customary laws.

inverkan

.1 sjöolyckan eller tillbudet till sjöss inte skulle ha inträffat, eller

.2 de skadliga verkningarna av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss sannolikt inte skulle ha förorsakats eller inte skulle ha varit lika allvarliga,

.3 någon annan i .1 eller .2 punkten avsedd gärning, försummelse, händelse eller omständighet som har samband med slutresultatet sannolikt inte skulle ha inträffat.

2.3 Med *kuststat* avses en stat inom vars territorium, inbegripet dess territorialhav, en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss inträffar.

2.4 Med *ekonomisk zon* avses den ekonomiska zon som definieras i artikel 55 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

2.5 Med *flaggstat* avses den stat under vars flagg ett fartyg har rätt att segla.

2.6 Med *fritt hav* avses fritt hav enligt definitionen i artikel 86 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

2.7 Med *behörig part* avses en organisation eller en person som enligt beslut av den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen har betydande fördelar, rättigheter eller legitima förväntningar i fråga om sjösäkerhetsutredningens resultat.

2.8 Med *internationella säkerhetsorganisationskoden* avses de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening jämte ändringar som antogs genom organisationens resolution A.741(18).

2.9 Med *sjöolycka* avses en händelse eller en serie av händelser som lett till någon av följande händelser och som har direkt samband med fartygets funktion:

.1 förlust av människoliv eller allvarlig personskada,

.2 en persons försvinnande från fartyget,

.3 förlust av fartyget, antagen förlust av fartyget eller övergivande av fartyget,

.4 materiella skador på fartyget,

.5 grundstötning eller skada eller fartygets inblandning i kollision,

.6 materiella skador på sådana sjöfartskonstruktioner utanför fartyget som allvarligt kan äventyra fartygets säkerhet, ett annat fartygs eller en persons säkerhet, eller

.7 en allvarlig miljöskada eller risk för en

.1 the marine casualty or marine incident would not have occurred; or

.2 adverse consequences associated with the marine casualty or marine incident would probably not have occurred or have been as serious;

.3 another action, omission, event or condition, associated with an outcome in .1 or .2, would probably not have occurred.

2.3 A *coastal State* means a State in whose territory, including its territorial sea, a marine casualty or marine incident occurs.

2.4 *Exclusive economic zone* means the exclusive economic zone as defined by article 55 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.5 *Flag State* means a State whose flag a ship is entitled to fly.

2.6 *High seas* means the high seas as defined in article 86 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.7 *Interested party* means an organization, or individual, who, as determined by the marine safety investigating State(s), has significant interests, rights or legitimate expectations with respect to the outcome of a marine safety investigation.

2.8 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Organization by resolution A.741(18), as amended.

2.9 A *marine casualty* means an event, or a sequence of events, that has resulted in any of the following which has occurred directly in connection with the operations of a ship:

.1 the death of, or serious injury to, a person;

.2 the loss of a person from a ship;

.3 the loss, presumed loss or abandonment of a ship;

.4 material damage to a ship;

.5 the stranding or disabling of a ship, or the involvement of a ship in a collision;

.6 material damage to marine infrastructure external to a ship, that could seriously endanger the safety of the ship, another ship or an individual; or

.7 severe damage to the environment, or the

allvarlig miljöskada som föranletts av skadorna på ett eller flera fartyg.

Med sjöolycka avses dock inte en avsiktlig gärning eller försummelse som syftar till att förorsaka olägenhet för fartygets säkerhet, människor eller miljön.

2.10 Med *tillbud till sjöss* avses någon annan händelse eller serie av händelser än en sjöolycka som har direkt samband med fartygets funktion och som har äventyrat fartygets säkerhet, säkerheten för personerna ombord på fartyget, någon annans säkerhet eller miljösäkerheten, eller som skulle göra det om situationen inte korrigerades.

Med *tillbud till sjöss* avses dock inte en avsiktlig gärning eller försummelse som syftar till att förorsaka olägenhet för fartygets säkerhet, människor eller miljön.

2.11 Med *sjösäkerhetsutredning* avses en utredning eller undersökning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss (oavsett vilken benämning en stat använder om detta) som syftar till att förhindra framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss. Utredningen omfattar upptagning och analys av bevisning, specificering av orsakerna och vid behov lämnande av säkerhetsrekommendationer.

2.12 Med *utredningsrapport avseende sjösäkerheten* avses en rapport som innehåller

.1 ett sammandrag om den grundläggande informationen om sjöolyckan eller tillbudet till sjöss av vilket det framgår om händelsen förorsakat förlust av människoliv, skador eller förstörelse,

.2 uppgifter om flaggstaten, ägare, trafikidkare, det bolag och klassificeringssällskap som utsetts i säkerhetsorganisationscertifikatet (om inte något annat föreskrivs i eventuella nationella lagar om integritetsskydd),

.3 vid behov detaljerade uppgifter om mått och motorer på det fartyg som varit inblandat samt beskrivning av fartygspersonalen, dess arbetsrutiner och andra sådana omständigheter, såsom tjänstgöringstiden ombord,

.4 en detaljerad utredning av sjöolyckan eller tillbudet till sjöss och omständigheterna kring olyckan eller tillbudet,

.5 specificering av och kommentarer till orsakerna, eventuella mekaniska, mänskliga och organisatoriska faktorer inbegripna,

potential for severe damage to the environment, brought about by the damage of a ship or ships.

However, a marine casualty does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.10 A *marine incident* means an event, or sequence of events, other than a marine casualty, which has occurred directly in connection with the operations of a ship that endangered, or, if not corrected, would endanger the safety of the ship, its occupants or any other person or the environment.

However, a marine incident does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.11 A *marine safety investigation* means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and the making of safety recommendations as necessary.

2.12 A *marine safety investigation report* means a report that contains:

.1 a summary outlining the basic facts of the marine casualty or marine incident and stating whether any deaths, injuries or pollution occurred as a result;

.2 the identity of the flag State, owners, operators, the company as identified in the safety management certificate, and the classification society (subject to any national laws concerning privacy);

.3 where relevant the details of the dimensions and engines of any ship involved, together with a description of the crew, work routine and other matters, such as time served on the ship;

.4 a narrative detailing the circumstances of the marine casualty or marine incident;

.5 analysis and comment on the causal factors including any mechanical, human and organizational factors;

.6 hantering av resultaten av sjösäkerhetsutredningen så att eventuella säkerhetsfrågor specificeras, samt de slutsatser som dragits av utredningen, och

.7 i befogade fall rekommendationer för förebyggande av framtida sjöolyckor och tillbud till sjöss.

2.13 Med *myndighet för sjösäkerhetsutredning* avses en statlig myndighet som ansvarar för genomförandet av utredningar enligt denna kod.

2.14 Med *stat som genomför en sjösäkerhetsutredning* avses en flaggstat eller vid behov en stat eller stater som tar som uppgift att genom en gemensam överenskommelse genomföra en sjösäkerhetsutredning enligt denna kod.

2.15 Med *sjösäkerhetsuppgifter* avses följande uppgifter som samlats in för sjösäkerhetsutredningen:

.1 alla utlåtanden som begärts för sjösäkerhetsutredningen,

.2 kommunikation mellan personer med anknytning till fartygets verksamhet,

.3 hälsouppgifter eller personuppgifter för alla personer som varit inblandade i sjöolyckan eller tillbudet till sjöss,

.4 alla analysuppgifter och allt bevismaterial som skaffats under sjösäkerhetsutredningen,

.5 uppgifter från fartygets färdskrivare.

2.16 Med *materiella skador* avses i samband med en sjöolycka

.1 skador som

.1.1 har en betydande inverkan på sjöfartsinfrastrukturen eller fartygets totalkonstruktion, prestanda eller driftegenskaper, och

.1.2 kräver avsevärda reparationer eller utbyte av en viktig del eller viktiga delar, eller

.2 leder till att sjöfartsinfrastrukturen eller fartyget förstörs.

2.17 Med *sjöman* avses en person som står i ett anställningsförhållande till fartyget eller annars i någon egenskap är verksam eller arbetar på fartyget.

2.18 Med *allvarlig skada* avses att en person skadas på ett sådant sätt att han eller hon är oförmögen till normal verksamhet i mer än 72 timmar och oförmågan inträder inom sju dagar från den dag personen skadades.

.6 a discussion of the marine safety investigation's findings, including the identification of safety issues, and the marine safety investigation's conclusions; and

.7 where appropriate, recommendations with a view to preventing future marine casualties and marine incidents.

2.13 *Marine safety investigation Authority* means an Authority in a State, responsible for conducting investigations in accordance with this Code.

2.14 *Marine safety investigating State(s)* means the flag State or, where relevant, the State or States that take the responsibility for the conduct of the marine safety investigation as mutually agreed in accordance with this Code.

2.15 A *marine safety record* means the following types of records collected for a marine safety investigation:

.1 all statements taken for the purpose of a marine safety investigation;

.2 all communications between persons pertaining to the operation of the ship;

.3 all medical or private information regarding persons involved in the marine casualty or marine incident;

.4 all records of the analysis of information or evidential material acquired in the course of a marine safety investigation;

.5 information from the voyage data recorder.

2.16 A *material damage* in relation to a marine casualty means:

.1 damage that:

.1.1 significantly affects the structural integrity, performance or operational characteristics of marine infrastructure or a ship; and

.1.2 requires major repair or replacement of a major component or components; or

.2 destruction of the marine infrastructure or ship.

2.17 A *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship.

2.18 A *serious injury* means an injury which is sustained by a person, resulting in incapacitation where the person is unable to function normally for more than 72 hours, commencing within seven days from the date when the injury was suffered.



2.19 Med *allvarlig miljöskada* avses en skada på miljön som enligt bedömning av den stat eller de stater som utsattes för skadan eller vid behov av flaggstaten har en avsevärd skadlig konsekvens för miljön.

2.20 Med *stat med väsentligt intresse* avses en stat

.1 som är flaggstat till ett fartyg som är inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, eller

.2 som är kuststat till ett fartyg som är inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss,

.3 vars miljö en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss allvarligt eller avsevärt har skadat (inbegripet vatten och områden till stater som erkänts enligt internationell rätt), eller

.4 där konsekvenserna av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss har förorsakat eller hotat förorsaka allvarlig olägenhet för staten i fråga eller för sådana konstgjorda öar, anläggningar eller konstruktioner som hör till dess jurisdiktion, eller

.5 vars medborgare har mist livet eller allvarligt skadats till följd av sjöolyckan, eller

.6 som förfogar över viktiga uppgifter som den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen anser vara nyttiga med tanke på utredningen, eller

.7 som saken av någon annan orsak gäller på ett sätt som den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen anser vara viktigt.

2.21 Med *territorialhav* avses det territorialhav som definieras i artikel 2 i del II i För-  
enta nationernas havsrättskonvention.

2.22 Med *mycket allvarlig sjöolycka* avses en sjöolycka som förorsakar en total förlust av fartyget, ett dödsfall eller en allvarlig miljöskada.

2.19 A *severe damage to the environment* means damage to the environment which, as evaluated by the State(s) affected, or the flag State, as appropriate, produces a major deleterious effect upon the environment.

2.20 *Substantially interested State* means a State:

.1 which is the flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident; or

.2 which is the coastal State involved in a marine casualty or marine incident; or

.3 whose environment was severely or significantly damaged by a marine casualty (including the environment of its waters and territories recognized under international law); or

.4 where the consequences of a marine casualty or marine incident caused, or threatened, serious harm to that State or to artificial islands, installations, or structures over which it is entitled to exercise jurisdiction; or

.5 where, as a result of a marine casualty, nationals of that State lost their lives or received serious injuries; or

.6 that has important information at its disposal that the marine safety investigating State(s) consider useful to the investigation; or

.7 that for some other reason establishes an interest that is considered significant by the marine safety investigating State(s).

2.21 *Territorial sea* means territorial sea as defined by Section 2 of Part II of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.22 A *very serious marine casualty* means a marine casualty involving the total loss of the ship or a death or severe damage to the environment.

### Kapitel 3

#### TILLÄMPNING AV DE KAPITEL SOM INGÅR I DELARNA II OCH III

3.1 Del II i denna kod innehåller obligatoriska krav på en sjösäkerhetsutredning. Några klausuler tillämpas endast på vissa grupper av

### Chapter 3

#### APPLICATION OF CHAPTERS IN PARTS II AND III

3.1 Part II of this Code contains mandatory standards for marine safety investigations. Some clauses apply only in relation to certain

sjöolyckor, och de är obligatoriska endast i de sjösäkerhetsutredningar som gäller dessa sjöolyckor.

3.2 I klausulerna i del III i denna kod kan det finnas hänvisningar till sådana klausuler i den delen som endast tillämpas på vissa sjöolyckor. I klausulerna i del III kan det rekommenderas att klausulerna i fråga tillämpas på sjösäkerhetsutredning av andra sjöolyckor eller tillbud till sjöss.

categories of marine casualties and are mandatory only for marine safety investigations into those marine casualties.

3.2 Clauses in Part III of this Code may refer to clauses in this part that apply only to certain marine casualties. The clauses in Part III may recommend that such clauses be applied in marine safety investigations into other marine casualties or marine incidents.

## DEL II

### OBLIGATORISKA KRAV

#### Kapitel 4

#### MYNDIGHET FÖR SJÖSÄKERHETS- UTREDNING

4.1 Varje stats regering överlämnar till organisationen exakta kontaktuppgifter för den myndighet eller de myndigheter för sjösäkerhetsutredning som genomför sjösäkerhetsutredningar i staten.

#### Kapitel 5

#### ANMÄLAN

5.1 Om det på det fria havet eller inom en ekonomisk zon inträffar en sjöolycka ska flaggstaten för det fartyg som är inblandat eller de fartyg som är inblandade i olyckan anmäla den till andra stater med väsentligt intresse så snart det i praktiken är möjligt.

5.2 Om en sjöolycka inträffar inom en kuststats territorium, inbegripet dess territorialhav, ska flaggstaten och kuststaten underrätta varandra och så snart det i praktiken är möjligt tillsammans underrätta andra stater med väsentligt intresse om olyckan.

5.3 Anmälningar får inte fördröjas, även om informationen inte skulle vara fullständig.

5.4 **Form och innehåll:** En anmälan ska innehålla följande uppgifter till så stor del dessa är lätt tillgängliga:

- .1 fartygets namn och dess flaggstat,
- .2 fartygets IMO-nummer,
- .3 typ av sjöolycka,

## PART II

### MANDATORY STANDARDS

#### Chapter 4

#### MARINE SAFETY INVESTIGATION AUTHORITY

4.1 The Government of each State shall provide the Organization with detailed contact information of the marine safety investigation Authority(ies) carrying out marine safety investigations within their State.

#### Chapter 5

#### NOTIFICATION

5.1 When a marine casualty occurs on the high seas or in an exclusive economic zone, the flag State of a ship, or ships, involved, shall notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.2 When a marine casualty occurs within the territory, including the territorial sea, of a coastal State, the flag State, and the coastal State, shall notify each other and between them notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.3 Notification shall not be delayed due to the lack of complete information.

5.4 **Format and content:** The notification shall contain as much of the following information as is readily available:

- .1 the name of the ship and its flag State;
- .2 the IMO ship identification number;
- .3 the nature of the marine casualty;

- .4 plats för sjöolyckan,
- .5 datum och klockslag för sjöolyckan,
- .6 antal allvarligt skadade eller omkomna personer,
- .7 konsekvenser av sjöolyckan för människor, egendom och miljön, och
- .8 identitet för ett annat fartyg som är inblandat i olyckan.

- .4 the location of the marine casualty;
- .5 time and date of the marine casualty;
- .6 the number of any seriously injured or killed persons;
- .7 consequences of the marine casualty to individuals, property and the environment; and
- .8 the identification of any other ship involved.

### Kapitel 6

#### **KRAV PÅ ATT UTREDA MYCKET ALLVARLIGA SJÖOLYCKOR**

6.1 För varje mycket allvarlig sjöolycka genomförs en sjösäkerhetsutredning.

6.2 Flaggstaten för det fartyg som är inblandat i en mycket allvarlig sjöolycka ska se till att sjösäkerhetsutredningen genomförs i enlighet med denna kod, om inte något annat bestäms i den överenskommelse som avses i kapitel 7.

### Chapter 6

#### **REQUIREMENT TO INVESTIGATE VERY SERIOUS MARINE CASUALTIES**

6.1 A marine safety investigation shall be conducted into every very serious marine casualty.

6.2 Subject to any agreement in accordance with chapter 7, the flag State of a ship involved in a very serious marine casualty is responsible for ensuring that a marine safety investigation is conducted and completed in accordance with this Code.

### Kapitel 7

#### **ÖVERENSKOMMELSE OM GENOMFÖRANDE AV EN SJÖSÄKERHETSUTREDNING MELLAN EN FLAGGSTAT OCH EN ANNAN STAT MED VÄSENTLIGT INTRESSE**

7.1 Utan att begränsa staternas rätt att genomföra en egen separat sjösäkerhetsutredning, om sjöolyckan inträffar på en stats territorium, inbegripet dess territorialhav, förhandlar den flaggstat som är inblandad eller de flaggstater som är inblandade i sjöolyckan och kuststaten i syfte att nå en överenskommelse om vilken stat eller vilka stater som genomför sjösäkerhetsutredningen i enlighet med kraven eller rekommendationerna i denna kod.

7.2 Utan att begränsa staternas rätt att genomföra en egen separat sjösäkerhetsutredning, om sjöolyckan inträffar på det fria havet eller inom en stats ekonomiska zon och fler än en flaggstat är inblandade i sjöolyckan,

### Chapter 7

#### **FLAG STATE'S AGREEMENT WITH ANOTHER SUBSTANTIALLY INTERESTED STATE TO CONDUCT A MARINE SAFETY INVESTIGATION**

7.1 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, where a marine casualty occurs within the territory, including territorial sea, of a State, the flag State(s) involved in the marine casualty and the coastal State shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.

7.2 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, if a marine casualty occurs on the high seas or in the exclusive economic zone of a State, and involves more than one

förhandlar staterna sinsemellan i syfte att nå en överenskommelse om vilken stat eller vilka stater som genomför sjösäkerhetsutredningen i enlighet med kraven eller rekommendationerna i denna kod.

7.3 I fråga om sjöolyckor som avses i stycke 7.1 eller 7.2 kan de berörda staterna ingå överenskommelse om att en annan stat eller andra stater med väsentligt intresse genomför sjösäkerhetsutredningen.

7.4 Innan överenskommelse ingås eller om överenskommelse inte kan nås i enlighet med styckena 7.1, 7.2 eller 7.3, kvarstår staternas förpliktelser och rättigheter enligt denna kod och annan internationell rätt att genomföra en sjösäkerhetsutredning hos de berörda parterna.

7.5 En flaggstat anses uppfylla sina förpliktelser enligt denna kod, regel I/21 i SOLAS-konventionen och artikel 94.7 i Förenta nationernas havsrättskonvention genom att delta fullt ut i en sjösäkerhetsutredning som genomförs av en annan stat med väsentligt intresse.

flag State, then the States shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.

7.3 For a marine casualty referred to in paragraphs 7.1 or 7.2, agreement may be reached by the relevant States with another substantially interested State for that State or States to be the marine safety investigating State(s).

7.4 Prior to reaching an agreement, or if an agreement is not reached, in accordance with paragraphs 7.1, 7.2 or 7.3, then the existing obligations and rights of States under this Code, and under other international laws, to conduct a marine safety investigation, remain with the respective parties to conduct their own investigation.

7.5 By fully participating in a marine safety investigation conducted by another substantially interested State, the flag State shall be considered to fulfil its obligations under this Code, SOLAS regulation I/21 and article 94, section 7 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

## Kapitel 8

### UTREDNINGSBEFOGENHETER

8.1 Alla stater ska se till att det i deras nationella lagstiftning ges utredare som genomför sjösäkerhetsutredningar befogenheter att stiga ombord på ett fartyg, intervjua dess befälhavare och fartygspersonal och andra inblandade samt att skaffa bevisning för sjösäkerhetsutredningen.

## Kapitel 9

### PARALLELLA UTREDNINGAR

9.1 Om en stat eller flera stater genomför en sjösäkerhetsutredning i enlighet med denna kod, finns det inget som hindrar en annan stat med väsentligt intresse att genomföra en egen separat sjösäkerhetsutredning.

## Chapter 8

### POWERS OF AN INVESTIGATION

8.1 All States shall ensure that their national laws provide investigator(s) carrying out a marine safety investigation with the ability to board a ship, interview the master and crew and any other person involved, and acquire evidential material for the purposes of a marine safety investigation.

## Chapter 9

### PARALLEL INVESTIGATIONS

9.1 Where the marine safety investigating State(s) is conducting a marine safety investigation under this Code, nothing prejudices the right of another substantially interested State to conduct its own separate marine safety investigation.

9.2 Samtidigt som det erkänns att en stat eller stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ska kunna uppfylla sina förpliktelser enligt denna kod, strävar den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen och en annan stat med väsentligt intresse som genomför en sjösäkerhetsutredning efter att om möjligt samordna tidpunkten för sin utredning så att de krav som ställs på vittnena och tillgången till bevis inte står i strid med varandra.

9.2 While recognizing that the marine safety investigating State(s) shall be able to fulfil obligations under this Code, the marine safety investigating State(s) and any other substantially interested State conducting a marine safety investigation shall seek to co-ordinate the timing of their investigations, to avoid conflicting demands upon witnesses and access to evidence, where possible.

#### Kapitel 10

### SAMARBETE

10.1 Alla stater med väsentligt intresse samarbetar med den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning i så stor utsträckning som det i praktiken är möjligt. Den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen låter andra stater med väsentligt intresse delta i utredningen i så stor utsträckning som det i praktiken är möjligt\*.

#### Chapter 10

### CO-OPERATION

10.1 All substantially interested States shall co-operate with the marine safety investigating State(s) to the extent practicable. The marine safety investigating State(s) shall provide for the participation of the substantially interested States to the extent practicable\*.

#### Kapitel 11

### UTREDNING SOM ÄR OBEROENDE AV EXTERN STYRNING

11.1 Den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning ska garantera att de utredare som genomför sjösäkerhetsutredningen är opartiska och objektiva. En rapport om sjösäkerhetsutredningens resultat ska kunna ges utan att de personer eller organisationer som utredningens resultat kan påverka ger anvisningar om rapporten eller stör den.

#### Chapter 11

### INVESTIGATION NOT TO BE SUBJECT TO EXTERNAL DIRECTION

11.1 Marine safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation are impartial and objective. The marine safety investigation shall be able to report on the results of a marine safety investigation without direction or interference from any persons or organizations who may be affected by its outcome.

---

\* Med uttrycket ”i så stor utsträckning som det i praktiken är möjligt” avses t.ex. det faktum att samarbetet eller deltagandet är begränsat, eftersom ett fullskaligt samarbete eller deltagande enligt nationell lag inte är möjligt i praktiken.

\* The reference to “extent practicable” may be taken to mean, as an example, that co-operation or participation is limited because national laws make it impracticable to fully co-operate or participate.

## Kapitel 12

**ATT SKAFFA BEVISNING AV SJÖMÄN**

12.1 Om en sjösäkerhetsutredning förutsätter att bevisning skaffas av sjömän, ska bevisningen skaffas i ett så tidigt skede som möjligt. Sjömannen ska få återvända till sitt fartyg eller till sitt hemland i ett så tidigt skede som möjligt. En sjömans mänskliga rättigheter ska alltid respekteras.

12.2 Sjömän av vilka bevisning skaffas ska underrättas om sjösäkerhetsutredningens karaktär och grunder. Dessutom underrättas sjömän av vilka bevisning skaffas om följande frågor och de ges en möjlighet att få juridisk rådgivning i dessa frågor:

.1 eventuell fara med att medverka till utredningen av sin egen skuld i en rättegång som eventuellt följer efter sjösäkerhetsutredningen,

.2 eventuell rätt att låta bli att medverka till utredningen av sin egen skuld eller att tåga,

.3 sådana garantier som eventuellt ges sjömän och som förhindrar att bevisning som skaffats av dem för sjösäkerhetsutredningen används emot dem.

## Kapitel 13

**UTKAST TILL RAPPORT OM SJÖSÄKERHETSUTREDNINGEN**

13.1 Om inte annat bestäms i styckena 13.2 och 13.3, sänder den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning på begäran en avskrift av utkastet till rapport till en stat med väsentligt intresse för att denna ska kunna kommentera utkastet.

13.2 Den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen förpliktas att iaktta stycke 13.1 endast, om den stat med väsentligt intresse som får rapporten garanterar att den inte sprider utkastet till rapport eller någon del av det, orsakar att utkastet till rapport sprids eller offentliggör det eller någon del av det eller ger någon rätt att bekanta sig med utkastet eller någon del av det utan uttryckligt medgivande av den stat eller de stater som

## Chapter 12

**OBTAINING EVIDENCE FROM SEAFARERS**

12.1 Where a marine safety investigation requires a seafarer to provide evidence to it, the evidence shall be taken at the earliest practical opportunity. The seafarer shall be allowed to return to his/her ship, or be repatriated at the earliest possible opportunity. The seafarers human rights shall, at all times, be upheld.

12.2 All seafarers from whom evidence is sought shall be informed of the nature and basis of the marine safety investigation. Further, a seafarer from whom evidence is sought shall be informed, and allowed access to legal advice, regarding:

.1 any potential risk that they may incriminate themselves in any proceedings subsequent to the marine safety investigation;

.2 any right not to self-incriminate or to remain silent;

.3 any protections afforded to the seafarer to prevent the evidence being used against them if they provide the evidence to the marine safety investigation.

## Chapter 13

**DRAFT MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS**

13.1 Subject to paragraphs 13.2 and 13.3, where it is requested, the marine safety investigating State(s) shall send a copy of a draft report to a substantially interested State to allow the substantially interested State to make comment on the draft report.

13.2 Marine safety investigating State(s) are only bound to comply with paragraph 13.1 where the substantially interested State receiving the report guarantees not to circulate, nor cause to circulate, publish or give access to the draft report, or any part thereof, without the express consent of the marine safety investigating State(s) or unless such reports or documents have already been published by the marine safety investigating

genomför sjösäkerhetsutredningen, eller, om den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen inte redan har offentliggjort dessa rapporter eller handlingar.

13.3 Stycke 13.1 binder inte den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen, om

.1 den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen kräver att den stat med väsentligt intresse som får rapporten bekräftar att den bevisning som ingår i utkastet till rapporten inte används vid en rättegång i tviste- eller brottmål som bevis mot den person som har lämnat bevisningen, och

.2 en stat med väsentligt intresse vägrar ge en sådan bekräftelse.

13.4 Den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen ber stater med väsentligt intresse kommentera utkastet till rapport inom 30 dagar eller inom någon annan tidsperiod som man sinsemellan kommit överens om. Den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen beaktar kommentarerna innan den slutliga rapporten bereds, och om ett godkännande eller förkastande av kommentarerna omedelbart inverkar på den kommenterande statens intressen, underrättar den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen staten med väsentligt intresse på vilket sätt kommentarerna har behandlats. Om den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen inte får kommentarer efter det att 30 dagar eller den tidsperiod som man kommit överens om har förflutit, kan den eller de färdigställa rapporten.

13.5 Den stat eller de stater som genomför sjösäkerhetsutredningen strävar efter att med alla praktiska medel fullt ut försäkra sig om att utkastet till rapport är korrekt och komplett.

State(s).

13.3 The marine safety investigating State(s) are not bound to comply with paragraph 13.1 if:

.1 the marine safety investigating State(s) request that the substantially interested State receiving the report to affirm that evidence included in the draft report will not be admitted in civil or criminal proceedings against a person who gave the evidence; and

.2 the substantially interested State refuses to provide such an affirmation.

13.4 The marine safety investigating State(s) shall invite the substantially interested States to submit their comments on the draft report within 30 days or some other mutually agreed period. The marine safety investigating State(s) shall consider the comments before preparing the final report and where the acceptance or rejection of the comments will have direct impact on the interests of the State that submitted them, the marine safety investigating State(s) shall notify the substantially interested State of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the report.

13.5 The marine safety investigating State(s) shall seek to fully verify the accuracy and completeness of the draft report by the most practical means.

## Kapitel 14

### UTREDNINGSRAPPORTER OM SJÖSÄKERHETEN

14.1 Den stat eller de stater som genomför en sjösäkerhetsutredning sänder till organisationen den slutliga versionen av utredningsrapporten om sjösäkerhetsutredningen av var-

## Chapter 14

### MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

14.1 The marine safety investigating State(s) shall submit the final version of a marine safety investigation report to the Organization for every marine safety investiga-

je mycket allvarlig sjöolycka.

14.2 Om sjösäkerhetsutredningen gäller någon annan än en mycket allvarlig sjöolycka eller ett annat tillbud till sjöss, och om den utarbetade utredningsrapporten om sjösäkerheten innehåller information som kan förhindra sjöolyckor eller tillbud till sjöss i framtiden eller lindra konsekvenserna av dem, sänds den slutliga versionen av rapporten till organisationen.

14.3 I den utredningsrapport om sjösäkerheten som avses i styckena 14.1 och 14.2 används med beaktande av utredningens omfattning all den information som inhämtats under sjösäkerhetsutredningen och som behövs för att man ska kunna se till att alla relevanta säkerhetsfrågor tas in i rapporten och förstås så att säkerhetsåtgärder vid behov kan vidtas.

14.4. Den stat eller de stater som genomfört sjösäkerhetsutredningen överlämnar den slutliga versionen av utredningsrapporten till allmänheten och sjöfartssektorn, eller om en annan stat eller organisation offentliggör rapporten, ger den stat eller de stater som genomfört sjösäkerhetsutredningen allmänheten och sjöfartssektorn nödvändig information för att de ska kunna bekanta sig med rapporten.

tion conducted into a very serious marine casualty.

14.2 Where a marine safety investigation is conducted into a marine casualty or marine incident, other than a very serious marine casualty, and a marine safety investigation report is produced which contains information which may prevent or lessen the seriousness of marine casualties or marine incidents in the future, the final version shall be submitted to the Organization.

14.3 The marine safety investigation report referred in paragraphs 14.1 and 14.2 shall utilize all the information obtained during a marine safety investigation, taking into account its scope, required to ensure that all the relevant safety issues are included and understood so that safety action can be taken as necessary.

14.4 The final marine safety investigation report shall be made available to the public and the shipping industry by the marine safety investigating State(s), or the marine safety investigating State(s) shall undertake to assist the public and the shipping industry with details, necessary to access the report, where it is published by another State or the Organization.