

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS FÖRDRAGSSERIE

Utgiven i Helsingfors den 23 juni 2011

80/2011

(Finlands författningssamlings nr 709/2011)

Republikens presidents förordning

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

Utfärdad i Helsingfors den 17 juni 2011

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av trafikministern, föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den ändringen 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 träder i kraft den 30 juni 2011 så som därom har avtalats.

Ändringen har godkänts av riksdagen den 15 mars 2011 och av republikens president den 20 maj 2011.

2 §

Lagen om sättande i kraft av de bestäm-

Helsingfors den 17 juni 2011

melser som hör till området för lagstiftningen i ändringen i kapitel XI-1 i bilagan till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (527/2011) träder i kraft den 30 juni 2011.

3 §

De bestämmelser i ändringen som inte hör till området för lagstiftningen är i kraft som förordning.

4 §

Denna förordning träder i kraft den 30 juni 2011.

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*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 iakttas 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, befraftare 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 zonen 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 säkerhetsorganisationens kod* 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 annan persons 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 sjöolycka eller tillbudet till sjöss,

.4 alla analysuppgifter och allt bevismateriel 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 oförmögan 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 SUB- JECT 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.

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.

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 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.