

SUOMEN SÄÄDÖSKOKOELMAN SOPIMUSSARJA

Julkaistu Helsingissä 23 päivänä kesäkuuta 2011

80/2011

(Suomen säädöskokoelman n:o 709/2011)

Tasavallan presidentin asetus

ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen voimaansaattamisesta sekä muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain voimaantuloista

Annettu Helsingissä 17 päivänä kesäkuuta 2011

Tasavallan presidentin päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenneministerin esittelystä, säädetään:

1 §

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen XI-1 lukuun Lontoossa 16 päivänä toukokuuta 2008 tehty muutos tulee voimaan 30 päivänä kesäkuuta 2011 niin kuin siitä on sovittu.

Eduskunta on hyväksynyt muutoksen 15 päivänä maaliskuuta 2011 ja tasavallan presidentti 20 päivänä toukokuuta 2011.

2 §

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleisso-

pimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annettu laki (527/2011) tulee voimaan 30 päivänä kesäkuuta 2011.

3 §

Muutoksen muut kuin lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat asetuksena voimassa.

4 §

Tämä asetus tulee voimaan 30 päivänä kesäkuuta 2011.

Helsingissä 17 päivänä kesäkuuta 2011

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

MUUTOKSET IHMISHENGEN TURVALISUUDESTA MERELLÄ VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEIS-SOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA

XI-1 LUKU

MERENKULUN TURVATOIMIA TEHOSTAVAT ERITYISMÄÄRÄYKSET

1 Seuraava uusi 6 sääntö lisätään nykyisen 5 säännön jälkeen:

”6 sääntö

Merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevat lisävaatimukset

Jokainen hallinto tutkii merionnettomuudet ja merellä sattuneet vaaratilanteet ottaen huomioon I/21 säännön ja noudattaen tätä yleissopimusta sellaisena, kuin se on täydennettynä päätöslauselmalla MSC.255(84) hyväksytyn merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevan säännösten (jäljempänä ”onnettomuustutkintasäännöstö”) määräyksillä, ja

.1 onnettomuustutkintasäännösten I ja II osan määräyksiä noudatetaan täysimääräisesti;

.2 onnettomuustutkintasäännösten III osaan sisältyvät asiaan liittyvät ohjeet ja selitykset olisi otettava mahdollisimman suurella määrällä huomioon, jotta onnettomuustutkintasäännöstöä voidaan soveltaa entistä yhdenmukaisemmin;

.3 onnettomuustutkintasäännösten I ja II osaan tehtävät muutokset hyväksytään, saatetaan voimaan ja pannaan täytäntöön tämän yleissopimuksen VIII artiklan määräysten mukaisesti menettelyllä, jota sovelletaan liitteen muihin kuin I luvun muutoksiin; ja

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 meriturvallisuuskomitea tekee muutokset onnettomuustutkintasäännösten III osaan työjärjestyksensä mukaisesti.”

.4 part III of the Casualty Investigation Code shall be amended by the Maritime Safety Committee in accordance with its rules of procedure.”

MERIONNETTOMUUKSIEN JA MERELLÄ SATTUNEIDEN VAARATILANTEIDEN TURVALLISUUSTUTKINNAN KANSAINVÄLISIÄ NORMEJA JA SUOSITELTUJA KÄYTÄNTÖJÄ KOSKEVA SÄÄNNÖSTÖ (ONNETTOMUUSTUTKINTASÄÄNNÖSTÖ)

I OSA

YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 luku

TARKOITUS

1.1 Tämän säännösten tavoitteena on muodostaa valtioille yhteiset tavat tehdä merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden meriturvallisuustutkintaa. Meriturvallisuustutkinnassa ei pyritä kohdentamaan syyllisyyttä tai määrittämään vastuita. Sen sijaan tässä säännöstössä määritellyn meriturvallisuustutkinnan tavoitteena on estää merionnettomuudet ja merellä sattuvat vaaratilanteet tulevaisuudessa. Säännösten mukaan valtiot saavuttavat tavoitteen

.1 käyttämällä yhdenmukaisia menetelmiä ja lähestymistapoja, joilla mahdollistetaan ja kannustetaan tekemään tarvittaessa laaja-alainen tutkinta, jotta voidaan paljastaa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syyt ja muut turvallisuusriskit; ja

.2 toimittamalla tutkintaselostukset järjestölle, jotta tiedot voidaan levittää laajalti ja siten auttaa kansainvälistä merenkulkualaa käsittelemään turvallisuuskysymyksiä.

1.2 Meriturvallisuustutkinnan olisi oltava erillinen ja muista tutkintamuodoista riippumaton. Tämän säännösten tarkoituksena ei kuitenkaan ole sulkea pois muita tutkintamuotoja, riita-asian, rikosasian tai hallintoasian oikeuskäsittelyihin liittyvät tutkinnat mukaan luettuina. Säännösten tarkoituksena ei myöskään ole, että meriturvallisuustutkintaa tekevä(t) valtio(t) pidättyisi(vät) ilmoittamasta merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen kaikkia syitä sen takia, että syyllisyys tai vastuut voitaisiin päätellä selos-

CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTISES FOR SAFETY INVESTIGATION INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE INCIDENT (CASUALTY INVESTIGATION 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

tuksesta.

1.3 Tässä säännöstössä tunnustetaan, että järjestön asiakirjojen mukaan jokaisella lippuvaltiolla on velvollisuus tehdä sen aluksille sattunutta onnettomuutta koskeva tutkinta, jos se arvioi, että tutkimuksen avulla voidaan määrittää, mitkä muutokset nykyisiin sääntöihin saattaisivat olla toivottavia, tai jos onnettomuudella on ollut merkittävä vahingollinen vaikutus ympäristöön. Säännöstössä otetaan myös huomioon lippuvaltion velvoite* tutkituttaa tietyt aavalla merellä tapahtuneet merenkulun onnettomuudet tai vaaratilanteet asianmukaisesti pätevällä henkilöllä (pätevillä henkilöillä). Säännöstössä otetaan myös huomioon, että jos merionnettomuus tai vaaratilanne merellä sattuu valtion alueella sen aluemerin mukaan luettuna, valtiolla on oikeus** tutkia sellaisen merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen syyt, joka voi vaarantaa ihmishengen tai ympäristön, edellyttää rantavaltion etsintä- ja pelastusviranomaisien osallistumista tai muutoin vaikuttaa rantavaltioon.

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.

2 luku

MÄÄRITELMÄT

Meriturvallisuustutkimuksen pakollisissa vaatimuksissa ja suositelluissa käytännöissä käytetään seuraavia määritelmiä:

2.1 *Asiamiehellä* tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, jonka tehtäväksi aluksen omistaja, rahtaaaja tai liikenteenharjoittaja taikka rahdin omistaja on antanut merenkulupalveluiden tarjoamisen, meriturvallisuustutkimuksen kohteena olevan aluksen isännöinti-järjestelyt mukaan luettuina.

2.2 *Syyllä* tarkoitetaan toimintaa, laiminlyöntiä, tapahtumaa tai olosuhdetta, jota il-

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:

* Viitataan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 94 artiklaan tai kansainvälisen oikeuden ja tapioikeuden vaatimuksiin.

* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 94 or requirements of international and customary laws.

** Viitataan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 2 artiklaan tai kansainvälisen oikeuden ja tapioikeuden vaatimuksiin.

** Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 2 or requirements of international and customary laws.

man

.1 merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta ei olisi tapahtunut; tai

.2 merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen liittyviä haitallisia seurauksia ei luultavasti olisi tapahtunut tai ne eivät olisi olleet yhtä vakavia;

.3 muuta .1 tai .2 kohdassa tarkoitettuun lopputulokseen liittyvää tekoa, laiminlyöntiä, tapahtumaa tai olosuhdetta ei luultavasti olisi tapahtunut.

2.3 *Rantavaltio*lla tarkoitetaan valtiota, jonka alueella, sen alueneri mukaan luettuna, merionnettomuus tai merellä sattuva vaaratilanne tapahtuu.

2.4 *Talousvyöhykkeellä* tarkoitetaan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 55 artiklassa määriteltyä talousvyöhykettä.

2.5 *Lippuvaltiolla* tarkoitetaan valtiota, jonka lipun alla alus on oikeutettu purjehtimaan.

2.6 *Aavalla merellä* tarkoitetaan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 86 artiklassa määriteltyä aavaa merta.

2.7 *Asianomaisella* tarkoitetaan järjestöä tai henkilöä, jolla meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) päätöksen mukaan on meriturvallisuustutkinnan tuloksiin liittyviä merkittäviä etuja, oikeuksia tai laillisia odotuksia.

2.8 *Kansainvälisellä turvallisuusjohtamissäännöstöllä* tarkoitetaan järjestön päätöslauselmalla A.741(18) hyväksymää alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä sellaisena, kuin se on muutettuna.

2.9 *Merionnettomuudella* tarkoitetaan tapahtumaa tai tapahtumasarjaa, joka on johtanut johonkin seuraavista ja joka liittyy välittömästi aluksen toimintaan:

.1 henkilön kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen;

.2 henkilön katoamiseen alukselta;

.3 aluksen menettämiseen, oletettuun menettämiseen tai hylkäämiseen;

.4 aluksen aineellisiin vahinkoihin;

.5 aluksen karilleajoon tai vaurioitumiseen tai aluksen osallisuuteen yhteentörmäykseen;

.6 aluksen ulkopuolella olevien merenkulun rakenteiden aineellisiin vahinkoihin, jotka voivat vakavasti vaarantaa aluksen, toisen

.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

aluksen tai henkilön turvallisuuden; tai

.7 aluksen tai alusten vaurioiden aiheuttamaan vakavaan ympäristövahinkoon tai vakavan ympäristövahingon mahdollisuuteen.

Merionnettomuudella ei kuitenkaan tarkoiteta tahallista tekoa tai laiminlyöntiä, jonka tarkoituksena on aiheuttaa haittaa aluksen turvallisuudelle, henkilölle tai ympäristölle.

2.10 *Merellä sattuneella vaaratilanteella* tarkoitetaan muuta tapahtumaa tai tapahtumasarjaa kuin merionnettomuutta, joka liittyy välittömästi aluksen toimintaan ja joka on vaarantanut aluksen, aluksella olevien henkilöiden tai muun henkilön taikka ympäristön turvallisuuden tai vaarantaisi jonkin näistä, ellei tilannetta korjattaisi.

Merellä sattuneella vaaratilanteella ei kuitenkaan tarkoiteta tahallista tekoa tai laiminlyöntiä, jonka tarkoituksena on aiheuttaa haittaa aluksen turvallisuudelle, henkilölle tai ympäristölle.

2.11 *Meriturvallisuustutkinnalla* tarkoitetaan merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen tutkintaa tai tutkimusta (riippumatta siitä, mitä nimitystä valtio siitä käyttää), jonka tavoitteena on tulevaisuudessa estää merionnettomuudet ja vaaratilanteet merellä. Tutkinta käsittää näytön keruun ja analysoinnin, syiden yksilöinnin ja tarvittaessa turvallisuussuositusten antamisen.

2.12 *Meriturvallisuutta koskevalla tutkimustaselostuksella* tarkoitetaan selostusta, johon sisältyy

.1 merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen perustiedot sisältävä yhteenve-to, jossa todetaan, onko tapahtumasta seurannut ihmishenkien menetyksiä, loukkaantumisia tai pilaantumista;

.2 tiedot lippuvaltiosta, omistajista, liikenteenharjoittajista, turvallisuusjohtamistodistuksessa nimetystä yhtiöstä ja luokituslaitoksesta (jollei mahdollisissa yksityisyyden-suojaa koskeissa kansallisissa laeissa toisin säädetä);

.3 tarvittaessa yksityiskohtaiset tiedot osallisen aluksen mitoista ja moottoreista sekä kuvaus laivaväestä, sen työrutineista ja muista sellaisista seikoista, kuten palvelusajasta aluksella;

.4 yksityiskohtainen selostus merionnetto-

an individual; or

.7 severe damage to the environment, or the 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

muudesta tai vaaratilanteesta ja sen olosuhteista;

.5 syiden erittely ja kommentointi, mahdolliset mekaaniset, inhimilliset ja organisaatioon liittyvät tekijät mukaan luettuina;

.6 meriturvallisuustutkinnan tulosten käsittely siten, että mahdolliset turvallisuuskysymykset yksilöidään, ja meriturvallisuustutkinnassa tehty päätelmät; ja

.7 aiheellisissa tapauksissa suosituksien tulevien merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden välttämiseksi.

2.13 *Meriturvallisuuden tutkintaviranomaisella* tarkoitetaan valtion viranomaista, joka vastaa tämän säännösten mukaisten tutkintojen tekemisestä.

2.14 *Meriturvallisuustutkinnan suorittavalla valtiolla (suorittavilla valtioilla)* tarkoitetaan lippuvaltiota tai tarvittaessa valtiota, joka ottaa tai valtioita, jotka ottavat tehtäväkseen suorittaa meriturvallisuustutkinnan yhteisellä sopimuksella tämän säännösten mukaisesti.

2.15 *Meriturvallisuustiedoilla* tarkoitetaan seuraavanlaisia meriturvallisuustutkintaa varten kerättyjä tietoja:

.1 kaikki meriturvallisuustutkintaa varten otetut lausumat;

.2 aluksen toimintaan liittyvä henkilöiden välinen viestintä;

.3 kaikki merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen osallisten henkilöiden terveystiedot tai henkilötiedot;

.4 kaikki meriturvallisuustutkinnan aikana hankitut analyysitiedot tai näyttöaineisto;

.5 matkatietojen tallentimesta saatavat tiedot.

2.16 *Aineellisilla vahingoilla* tarkoitetaan merionnettomuuden yhteydessä

.1 vahinkoja, jotka

.1.1 vaikuttavat merkittävästi merenkulun infrastruktuurin tai aluksen rakenteelliseen eheyteen, suoritukseen tai toimintaominaisuuksiin; ja

.1.2 edellyttävät merkittäviä korjauksia taikka tärkeän osan tai tärkeiden osien vaihtamista; tai

.2 aiheuttavat merenkulun infrastruktuurin tai aluksen tuhoutumisen.

2.17 *Merenkulkijalla* tarkoitetaan henkilöä, joka on työsuhteessa tai muutoin toimii tai työskentelee jossain ominaisuudessa aluksel-

the marine casualty or marine incident;

.5 analysis and comment on the causal factors including any mechanical, human and organizational factors;

.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.

la.

2.18 *Vakavalla loukkaantumisella* tarkoitetaan henkilön loukkaantumista, joka johtaa siihen, että henkilö on kyvytön tavanomaiseen toimintaan yli 72 tunnin ajan alkaen seitsemän päivän kuluessa loukkaantumispäivästä.

2.19 *Vakavalla ympäristövahingolla* tarkoitetaan ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa, joka vahingon kärsine(id)en valtio(ide)n tai tarvittaessa lippuvaltion arvion mukaan aiheuttaa ympäristölle merkittävän vahingollisen vaikutuksen.

2.20 *Valtiolla, jota asia merkittävässä määrin koskee*, tarkoitetaan valtiota,

.1 joka on merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen osallisen aluksen lippuvaltio; tai

.2 joka on merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen osallinen rannatvaltio; tai

.3 jonka ympäristöä merionnettomuus on vahingoittanut vakavasti tai merkittävästi (kansainvälisen oikeuden mukaan tunnustetut valtion vedet ja alueet mukaan luettuina); tai

.4 jossa merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen seuraukset ovat aiheuttaneet tai uhanneet aiheuttaa kyseiselle valtiolle tai sen lainkäyttövaltaan kuuluville tekoosareille, laitteistoille tai rakenteille vakavaa haittaa; tai

.5 jonka kansalaisia on menettänyt henkensä tai loukkaantunut vakavasti merionnettomuuden seurauksena; tai

.6 jolla on hallussaan tärkeitä tietoja, joita meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pitää (suorittavat valtiot pitävät) tutkinnan kannalta hyödyllisinä; taikka

.7 jota asia muusta syystä koskee tavalla, jota meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pitää (suorittavat valtiot pitävät) merkittävänä.

2.21 *Aluemerellä* tarkoitetaan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen II osan 2 artiklassa määriteltyä aluemerta.

2.22 *Hyvin vakavalla merionnettomuudella* tarkoitetaan merionnettomuutta, joka aiheuttaa aluksen täydellisen menettämisen, kuoleman tai vakavan ympäristövahingon.

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 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.

3 luku

II JA III OSAAN SISÄLTÄYVIEN LUKUJEN SOVELTAMINEN

3.1 Tämän säännösten II osaan sisältyy meriturvallisuustutkintaa koskevia pakollisia vaatimuksia. Joitakin lausekkeita sovelletaan vain tiettyihin merionnettomuuksien ryhmiin, ja ne ovat pakollisia vain kyseisiä merionnettomuuksia koskevissa meriturvallisuustutkinnoissa.

3.2 Tämän säännösten III osan lausekkeissa voidaan viitata sellaisiin mainitun osan lausekkeisiin, joita sovelletaan vain tiettyihin merionnettomuuksiin. III osan lausekkeissa voidaan suositella, että tällaisia lausekkeita sovelletaan muiden merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden meriturvallisuustutkintaan.

II OSA

PAKOLLISET VAATIMUKSET

4 luku

MERITURVALLISUUDEN TUTKINTAVIRANOMAINEN

4.1 Jokaisen valtion hallitus toimittaa järjestölle valtiossa meriturvallisuustutkinnat suorittavan meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen (suorittavien meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten) tarkat yhteystiedot.

5 luku

ILMOITTAMINEN

5.1 Jos aavalla merellä tai talousvyöhykkeellä tapahtuu merionnettomuus, siihen osallisen aluksen (osallisten alusten) lippuvaltio ilmoittaa niin pian kuin on käytännössä mahdollista onnettomuudesta muille valtioille, joita asia merkittävässä määrin koskee.

5.2 Jos merionnettomuus tapahtuu rantavaltion alueella, sen aluemerin mukaan luettuna, lippuvaltio ja rantavaltio ilmoittavat onnettomuudesta toisilleen ja ilmoittavat niin pian

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 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.

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

kuin on käytännössä mahdollista yhdessä onnettomuudesta muille valtioille, joita asia merkittävässä määrin koskee.

5.3 Ilmoituksia ei saa viivyttää, vaikka tiedot eivät olisikaan täydellisiä.

5.4 **Muoto ja sisältö:** Ilmoitukseen sisällytetään seuraavat tiedot niin suurelta osin, kuin ne ovat helposti saatavissa:

- .1 aluksen nimi ja sen lippuvaltio;
- .2 aluksen IMO-numero;
- .3 merionnettomuuden laatu;
- .4 merionnettomuuden paikka;
- .5 merionnettomuuden aika ja päivämäärä;
- .6 vakavasti loukkaantuneiden tai kuolleiden henkilöiden määrä;
- .7 merionnettomuuden seuraukset henkilöille, omaisuudelle ja ympäristölle; ja

- .8 muun osallisen aluksen tunnistetiedot.

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 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.

6 luku

VAATIMUS TUTKIA HYVIN VAKAVAT MERIONNETTOMUUKSET

6.1 Jokaisesta hyvin vakavasta merionnettomuudesta tehdään meriturvallisuustutkinta.

6.2 Hyvin vakavaan merionnettomuuteen osallisen aluksen lippuvaltion vastuulla on varmistaa, että meriturvallisuustutkinta tehdään tämän säännösten mukaisesti, jollei 7 luvun mukaisessa sopimuksessa toisin määrätä.

7 luku

MERITURVALLISUUSTUTKINNAN TEKEMISTÄ KOSKEVA SOPIMUS LIPPUVALTION JA MUUN SELLAISEN VALTION VÄLILLÄ, JOTA ASIA MERKITTÄVÄSSÄ MÄÄRIN KOSKEE

7.1 Rajoittamatta valtioiden oikeutta suorittaa oma erillinen meriturvallisuustutkinta, jos merionnettomuus sattuu valtion alueella, sen aluemerin mukaan luettuna, merionnettomuuteen osallinen lippuvaltio (osalliset lippuval-

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.

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

tiot) ja rantavaltio neuvottelevat päästäkseen sopimukseen siitä, mikä valtio suorittaa (mitkä valtiot suorittavat) meriturvallisuustutkimuksen tämän säännösten vaatimusten tai suositusten mukaisesti.

7.2 Rajoittamatta valtioiden oikeutta suorittaa oma erillinen meriturvallisuustutkiminta, jos merionnettomuus sattuu aavalla merellä tai valtion talousvyöhykkeellä ja siihen on osallisena useampi kuin yksi lippuvaltio, valtiot neuvottelevat keskenään päästäkseen sopimukseen siitä, mikä valtio suorittaa (mitkä valtiot suorittavat) meriturvallisuustutkimuksen tämän säännösten vaatimusten tai suositusten mukaisesti.

7.3 Edellä 7.1 tai 7.2 kappaleessa tarkoitettujen merionnettomuuksien osalta asiaankuuluvat valtiot voivat tehdä sopimuksen siitä, että meriturvallisuustutkiminnan suorittaa muu valtio, jota (suorittavat muut valtiot, joita) asia merkittävässä määrin koskee.

7.4 Ennen sopimuksen tekemistä tai ellei sopimukseen päästä 7.1, 7.2 tai 7.3 kappaleen mukaisesti, valtioiden tämän säännösten ja muun kansainvälisen oikeuden mukaiset velvoitteet ja oikeudet tehdä meriturvallisuustutkiminta säilyvät asianomaisilla osapuolilla.

7.5 Lippuvaltion katsotaan täyttävän tämän säännösten, SOLAS-yleissopimuksen I/21 säännön ja Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 94 artiklan 7 kappaleen mukaiset velvoitteensa osallistumalla täysimääräisesti muun sellaisen valtion suorittamaan meriturvallisuustutkimintaan, jota asia merkittävässä määrin koskee.

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 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.

8 luku

Chapter 8

TUTKINTAVALTUUDET

POWERS OF AN INVESTIGATION

8.1 Kaikki valtiot varmistavat, että niiden kansallisessa lainsäädännössä annetaan meriturvallisuustutkiminta suorittaville tutkijoille valtuudet nousta alukseen, haastatella sen päällikköä ja laivaväkeä ja muita asiaan osallisia sekä hankkia näyttöä meriturvallisuustutkiminta varten.

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.

9 luku

Chapter 9

RINNAKKAISET TUTKINNAT**PARALLEL INVESTIGATIONS**

9.1 Jos valtio suorittaa (valtiot suorittavat) meriturvallisuustutkinnan tämän säännösten mukaisesti, mikään ei estä muuta valtiota, jota asia merkittävässä määrin koskee, tekemästä omaa erillistä meriturvallisuustutkintaansa.

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 Samalla kun tunnustetaan, että meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) on voitava täyttää tämän säännösten mukaiset velvoitteensa, meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) ja muu valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee ja joka suorittaa meriturvallisuustutkintaa, pyrkivät koordinoimaan tutkintansa ajoituksen mahdollisuuksien mukaan siten, että todistajiin ja näytön saatavuuteen kohdistuvat vaatimukset eivät ole ristiriidassa.

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.

10 luku

Chapter 10

YHTEISTYÖ**CO-OPERATION**

10.1 Kaikki valtiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, tekevät meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) kanssa yhteistyötä niin suurelta osin, kuin on käytännössä mahdollista. Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio antaa (suorittavat valtiot antavat) valtioiden, joita asia merkittävässä määrin koskee, osallistua tutkintaan niin suurelta osin, kuin on käytännössä mahdollista*.

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*.

11 luku

Chapter 11

ULKOISESTA OHJAUKSESTA RIIPUMATON TUTKINTA**INVESTIGATION NOT TO BE SUBJECT TO EXTERNAL DIRECTION**

11.1 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio varmistaa (suorittavat valtiot varmistavat), että meriturvallisuustutkintaa suorittavat

11.1 Marine safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation are impartial

* Ilmaisulla "niin suurelta osin, kuin on käytännössä mahdollista" tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että yhteistyö tai osallistuminen on rajoitettua, koska kansallisen lain mukaan täysimittainen yhteistyö tai osallistuminen ei ole käytännössä mahdollista.

* 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.

tutkijat ovat puolueettomia ja objektiivisia. Meriturvallisuustutkinnan tuloksista on voitava antaa selostus ilman, että henkilöt tai organisaatiot, joihin tutkinnan tulokset voivat vaikuttaa, antavat selostusta koskevia ohjeita tai häiritsevät sitä.

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.

12 luku

NÄYTÖN HANKKIMINEN MERENKULKIJOILTA

12.1 Jos meriturvallisuustutkinta edellyttää näytön hankkimista merenkulkijalta, näyttö on hankittava mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Merenkulkijan annetaan palata alukselleen tai kotimaahansa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Merenkulkijan ihmisoikeuksia on aina kunnioitettava.

12.2 Merenkulkijoille, joilta hankitaan näyttöä, kerrotaan meriturvallisuustutkinnan luonteesta ja perusteista. Lisäksi merenkulkijoille, joilta hankitaan näyttöä, kerrotaan seuraavista asioista ja annetaan mahdollisuus saada niitä koskevaa oikeudellista neuvontaa:

.1 mahdollisesta vaarasta myötävaikuttaa oman syyllisyytensä selvittämiseen meriturvallisuustutkintaa mahdollisesti seuraavassa oikeudenkäynnissä;

.2 mahdollisesta oikeudesta olla myötävaikuttamatta oman syyllisyytensä selvittämiseen tai pysyä hiljaa;

.3 merenkulkijalle mahdollisesti annettavista takuista, joilla estetään heiltä meriturvallisuustutkintaa varten hankitun näytön käyttö heitä vastaan.

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.

13 luku

MERITURVALLISUUSTUTKINNAN SELOSTUSLUONNOKSET

13.1 Jollei 13.2 ja 13.3 kappaleessa toisin määrätä, meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio toimittaa (suorittavat valtiot toimittavat) pyynnöstä jäljennöksen selostusluonnoksesta valtiolle, jota asia merkittävässä määrin koskee, jotta tämä voi kommentoida selostusluonnosta.

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 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio on velvollinen (suorittavat valtiot ovat velvollisia) noudattamaan 13.1 kappaletta vain, jos selostuksen saava valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee, takaa, ettei se levitä selostusluonnosta tai mitään sen osaa, aiheuta sen levitystä tai julkaise selostusluonnosta tai mitään sen osaa eikä anna oikeutta tutustua siihen tai sen osaan ilman meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) nimenomaista suostumusta taikka ellei(vät) meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) ole jo julkaissut (julkaisseet) kyseisiä selostuksia tai asiakirjoja.

13.3 Edellä 13.1 kappaale ei sido meriturvallisuustutkintaa suorittavaa valtiota (suorittavia valtioita), jos

.1 meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) vaatii (vaativat) valtiota, jota asia merkittävässä määrin koskee ja joka saa selostuksen, vahvistamaan, että selostusluonnokseen sisältyvää näyttöä ei käytetä riita- tai rikosasian oikeudenkäynnissä todisteena sitä henkilöä vastaan, jolta se on saatu; ja

.2 valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee, kieltäytyy antamasta tällaista vahvistusta.

13.4 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pyytää (suorittavat valtiot pyytävät) valtioita, joita asia merkittävässä määrin koskee, kommentoimaan selostusluonnosta 30 päivän tai muun keskinäisesti sovittu ajankäytön kuluessa. Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio ottaa (suorittavat valtiot ottavat) kommentit huomioon ennen lopullisen selostuksen valmistelemista ja jos kommenttien hyväksyminen tai hylkääminen vaikuttaa välittömästi kommentit antaneen valtion etuihin, meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio ilmoittaa (suorittavat valtiot ilmoittavat) valtiolle, jota asia merkittävässä määrin koskee, millä tavalla kommentteja on käsitelty. Jos meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) ei(vät) saa kommentteja sen jälkeen, kun 30 päivää tai keskinäisesti sovittu ajankäytön on kulunut, se voi viimeistellä selostuksen.

13.5 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pyrkii (suorittavat valtiot pyrkivät) kaikin käytännön keinoin täysimääräisesti varmistamaan selostusluonnoksen oikeellisuudesta ja täydellisyydestä.

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 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.

14 luku

**MERITURVALLISUUTTA KOSKEVAT
TUTKINTASELOSTUKSET**

14.1 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio antaa (suorittavat valtiot antavat) joikaista hyvin vakavaa merionnettomuutta koskevan meriturvallisuustutkinnan tutkintaselostuksen lopullisen version järjestölle.

14.2 Jos meriturvallisuustutkinta koskee muunlaista kuin hyvin vakavaa merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta ja laadittu meriturvallisuutta koskeva tutkintaselostus sisältää tietoja, jotka voivat estää merionnettomuuksia tai merellä sattuvia vaaratilanteita tulevaisuudessa tai lieventää niiden vakavuutta, selostuksen lopullinen versio toimitetaan järjestölle.

14.3 Edellä 14.1 ja 14.2 kappaleessa tarkoitettussa meriturvallisuutta koskevassa tutkintaselostuksessa käytetään tutkinnan laajuus huomioon ottaen kaikkia meriturvallisuustutkinnan aikana saatuja tietoja, joita tarvitaan, jotta voidaan varmistaa, että kaikki asiaan kuuluvat turvallisuuskysymykset sisällytetään selostukseen ja ymmärretään niin, että turvatoimia voidaan tarvittaessa toteuttaa.

14.4 Meriturvallisuustutkinnan suorittanut valtio antaa (suorittaneet valtiot antavat) meriturvallisuutta koskevan tutkintaselostuksen lopullisen version yleisön ja merenkulkualan käyttöön, tai jos toinen valtio tai järjestö julkaisee selostuksen, meriturvallisuustutkinnan suorittanut valtio antaa (suorittaneet valtiot antavat) yleisölle ja merenkulkualalle tarvittavat tiedot, jotta nämä voivat tutustua selostukseen.

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 investigation 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.