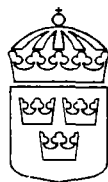


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU23

Undersökning av olyckor



1989/90
TU23

Sammanfattning

I betänkandet behandlas i proposition 1989/90:104 framlagt förslag om en gemensam ordning för undersökning från säkerhetssynpunkt av alla slags allvarliga olyckor, vare sig de har inträffat inom luftfarten, inom sjöfarten, i järnvägstrafik eller i annan verksamhet.

Ett fristående organ föreslås få ansvaret för sådana undersökningar och samtidigt rätten att undersöka också händelser av mindre allvarlig art om det finns särskilda skäl till det.

Statens haverikommission, som nu har ansvaret för undersökning av allvarliga luftfartsolyckor, förutsätts bli det fristående utredningsorganet i den nya ordningen.

Bestämmelser om den föreslagna ordningen för undersökning av olyckor föreslås bli intagna i en ny lag om undersökning av olyckor, som skall ersätta nuvarande bestämmelser i luftfartslagen (1957:297) och sjölagen (1891:35 s. 1). Följdändringar föreslås i dessa lagar liksom i lagen (1938:121) om hittegoods och i sekretesslagen (1980:100). Den nya lagstiftningen m.m. föreslås träda i kraft den 1 juli 1990.

Förslag läggs också fram om finansieringen av statens haverikommissions verksamhet under budgetåret 1990/91.

Tre motioner har väckts med anledning av propositionen.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag. Med anledning av motionsyrkanden föreslår utskottet ett tillkännagivande beträffande undersökning av vägtrafikolyckor. Utskottet föreslår att motionsyrkandena i övrigt avslås.

Till betänkandet har fogats två reservationer, nämligen av vpk-ledamoten och mp-ledamoten i fråga om utökning av undersökningskyldigheten av miljöhänsyn (res. 1) samt av vpk-ledamoten i fråga om statens haverikommissions organisation (res. 2).

Propositionen

Regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslår i proposition 1989/90:104 att riksdagen

dels antar de i propositionen framlagda förslagen till

1. lag om undersökning av olyckor,
2. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
3. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
4. lag om ändring i lagen (1938:121) om hittegods och
5. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),

dels godkänner vad i propositionen har anförts om finansieringen av statens haverikommissionens verksamhet under budgetåret 1990/91.

Lagförslagen har intagits i *bilaga* till betänkandet.

Lagförslagen under 2—5 har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet. Samtliga lagförslag har granskats av lagrådet. Chefen för kommunikationsdepartementet har i ärendet också samrått med chefen för försvarsdepartementet.

Motionerna

1989/90:T46 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att även allvarliga vägo.lyckor skall höra till den nya haverikommissionens verksamhetsområde,
2. att riksdagen beslutar att haverikommissionens resurser förstärks i enlighet med motionens förslag,
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett katastrofpsykiatriskt omhändertagande vid allvarligare olyckor,
4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om sådan vidgning av lagen att undersökning även skall göras vid risk för att allvarligare skador skulle ha kunnat uppstå på miljön om olyckan fått ett annat förlopp eller om det kan befaras att sådana skador kan komma att uppstå i ett senare skede.

1989/90:T47 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor även skall göras då det finns grundad anledning anta att betydande skada på miljön kan befaras ha uppkommit eller befaras uppkomma i ett senare skede,
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en utvidgad statens haverikommission med en särskild avdelning för vägtrafikolyckor enligt med vad som anförts i motionen,
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om katastrofpsykiatriskt omhändertagande i samband med allvarligare olyckor och katastrofer.

1989/90:T48 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om svåra olyckor i sjukvården,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om katastrofpsykiatriskt omhändertagande,

3. att riksdagen hos regeringen begär kompletterande förslag om undersökning av olyckor i vägtrafiken enligt de riktlinjer som angetts i motionen.

Bakgrund

Nuvarande ordning för undersökning av olyckor

Officiella undersökningar av olyckor görs genom polisens försorg när misstanke om brott föreligger. Privata undersökningar av olyckor görs exempelvis genom försäkringsbolag, när frågor om försäkringsersättningar till följd av olyckor har aktualiserats.

Officiella undersökningar av olyckor inom sjöfarten och luftfarten som är inriktade på säkerhetsfrågor skall göras av särskilda organ enligt sjölagstiftningen resp. luftfartslagstiftningen. Föreskrifter om undersökning av järnvägsolyckor finns i förordningen (1988:707) med instruktion för banverket.

För undersökning av sjöolyckor finns således tre särskilda officiella former, nämligen sjöförklaring, undersökning genom särskild undersökningskommission samt undersökning genom sjöfartsverket.

Undersökning av luftfartsolyckor sker genom statens haverikommission samt genom luftfartsverket och verkets luftfartsinspektion.

Undersökning av järnvägsolyckor görs av den vid banverket inrättade järnvägsinspektionen.

Med stöd av ett bemyndigande av regeringen år 1981 tillkallade chefen för dåvarande kommundepartementet kommittén (Kn 1981:02) för undersökning av allvarliga olyckor, utom sjöfarts- och luftfartsolyckor, samt tillbud till sådana händelser (dir. 1981:12). Kommittén, som vanligen benämns katastrofkommissionen, hade fram till dess den år 1986 avgav nedannämnda utredningsförslag inlett drygt 20 olycksundersökningar avseende bl.a. bränder, gasexplosioner, tågolyckor.

I uppgifterna för de tillsynsmyndigheter som finns för att tillse efterlevnaden av lagstiftningen på olika områden ingår ofta att utreda olyckor inom respektive område. Syftet med sådana undersökningar är därvid i regel att få underlag för åtgärder för att förhindra en upprepning av olyckorna. Detta gäller bl.a. arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen inom arbetsmiljöområdet, kemikalieinspektionen och länsstyrelserna inom miljöområdet och sprängämnesinspektionen när det gäller sprängningsolyckor.

Efter att ha upprättat 21 utredningsrapporter avseende allvarliga olyckshändelser avgav katastrofkommissionen i juni 1986 betänkandet (Ds Fö 1986:3) Statens katastrofkommission. I betänkandet föreslog kommissionen att dess verksamhet skulle permanentas genom inrättande av en ny statens katastrofkommission och kommissionen lade fram förslag till en lag om undersökning av allvarliga olyckshändelser.

År 1986 avgav en av chefen för kommunikationsdepartementet tillkallad särskild utredare betänkandet (Ds K 1986:2) Haveriutredningar med förslag om en gemensam ordning för haveriundersökningar inom luftfarten och sjöfarten. Enligt förslaget skulle statens haverikommission ha huvudansvaret för undersökningar av såväl luftfartsolyckor som sjöolyckor.

I en inom justitiedepartementet upprättad promemoria (Ds 1988:75) — Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning om järnvägsolyckor — lades år 1988 fram förslag till bl.a. nya regler för undersökning av järnvägsolyckor. De nya reglerna föreslogs bli upptagna i ett nytt kapitel i järnvägstrafiklagen (1985:192).

Nu nämnda utredningsförslag m.m. har remissbehandlats.

På grundval av utredningsförslagen upprättades inom kommunikationsdepartementet förslag till lag om undersökning av allvarliga olyckor, m.m. samt förslag till viss följdlagstiftning. Häröver har lagrådet yttrat sig i februari 1990.

Utskottet

1 Propositionens och motionernas huvudsakliga innehåll m.m.

1.1 Propositionens förslag om en gemensam ordning för undersökning från säkerhetssynpunkt av alla slags allvarliga olyckor

På grundval av ovannämnda utredningsförslag m.m. föreslås i propositionen att allvarliga sjöolyckor skall utredas i samma ordning som allvarliga luftfartsolyckor, med statens haverikommission (SHK) som huvudansvarig för undersökningarna. Sjöfartens haverikommission, som nu kan tillsättas av regeringen för undersökning av särskilt svåra sjöolyckor föreslås bli avskaffad.

Samma ordning skall enligt propositionen gälla för undersökning från säkerhetssynpunkt av alla slags allvarliga olyckor, vare sig det är fråga om luftfartsolyckor, sjöolyckor, järnvägsolyckor eller andra olyckor. Även huvudansvaret för undersökningar av olyckor inom andra områden än sjöfart och luftfart skall läggas på SHK, som förutsätts få viss personalförstärkning.

Undersökningarna av allvarliga olyckor skall, liksom undersökningar av tillbud till sådana händelser, vara inriktade på de säkerhetsmässiga aspekterna.

SHK skall ha skyldighet att undersöka alla slags allvarliga olyckor och tillbud till sådana händelser. Kraven på hur allvarlig en olycka skall vara för att en undersökning skall vara obligatorisk sätts, utom i fråga om luftfartsolyckor, tämligen högt så att undersökningsskyldigheten bara skall omfatta de allvarligaste fallen. SHK skall dock ha rätt att, om särskilda skäl föreligger, göra en undersökning också i fråga om händelser som i och för sig är av mindre allvarlig art men som har betydelse från säkerhetssynpunkt. SHK skall vidare ha rätt att delegera en undersökning till någon annan, förutsatt att särskilda skäl inte talar mot en sådan åtgärd. SHK skall få information om inträffade händelser genom underrättelser från tillsynsmyndigheter och från kommuner inom ramen för den kommunala räddningstjänsten.

Sjöförklaring enligt sjölagen (1891:35 s. 1) skall bibehållas i huvudsak oförändrad som instrument för utredning av sjöolyckor. Den enda principiella nyhet som föreslås i propositionen innebär att sjöförklaringens användningsområde skall begränsas när det gäller undersökningar av omständigheter som uteslutande avser sjösäkerheten.

Samma ordning skall gälla för undersökningar av olyckor som inträffar inom luftfart eller sjöfart för militärt eller annat statsändamål som för undersökningar av olyckor i motsvarande civila verksamhet. Huvudansvaret för undersökning av allvarliga olyckor inom offentlig och icke-offentlig verksamhet läggs på SHK som dock skall ha rätt att undersöka även mindre allvarliga olyckor om det finns särskilda skäl därtill.

Behövliga lagbestämmelser om undersökning av alla slags olyckor och andra händelser som har betydelse från säkerhetssynpunkt föreslås föras samman i en enda lag — lag om undersökning av olyckor — om vilken förslag läggs fram i propositionen och vilken skall ersätta bestämmelser i ämnet i luftfartslagen (1957:297) och sjölagen.

Riksdagen föreslås anta i propositionen framlagt förslag till lag om undersökning av olyckor samt förslag till följdändringar i luftfartslagen, sjölagen, lagen (1938:121) om hittegoods och sekretesslagen (1980:100). Den nya lagen och lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1990.

1.2 Propositionens förslag om finansiering av statens haverikommissions verksamhet under budgetåret 1990/91

Till "Statens haverikommission" är i statsbudgeten under sjätte huvudtiteln uppfört ett formellt förslagsanslag på 1 000 kr. För närvarande gäller att luftfartsverket och chefen för flygvapnet betalar kostnaderna för SHK:s verksamhet. Antalet civila och militära haverier och resursåtgången för att utreda haverierna ligger till grund för fördelningen av kostnaderna.

Kostnaderna för sjöfartens haverikommission och katastrofkommissionen har hittills belastat statsbudgeten — via anslag under sjätte resp. fjärde huvudtiteln.

I propositionen förordas att de fasta kostnaderna för det förändrade SHK och de kostnader som föranleds av de särskilda undersökningarna skall bäras av berörda intressenter — luftfarten genom luftfartsverket och chefen för flygvapnet, sjöfarten genom sjöfartsverket samt den spårbundna trafiken genom banverket (järnvägsinspektionen).

För budgetåret 1990/91 föreslås beträffande sjöfarten att det belopp på 135 000 kr. som har tagits upp under anslagsposten Särskild undersökningskommission vid sjöolyckor m.m. under sjätte huvudtiteln anslag E 1. Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster övergångsvis under nämnda budgetår skall kunna användas för att täcka en del av SHK:s fasta kostnader. Sjöfartsverket förutsätts skola därutöver täcka övriga kostnader inom ramen för verkets affärsrörelse. För luftfartens del föreslås gällande ordning skola bibehållas. För den spårbundna trafikens del bör enligt propositionen såväl del av de fasta kostnaderna som kostnader för särskilda undersökningar täckas från sjätte huvudtiteln anslag D 5. Järnvägsinspektionen. När det gäller kostnaderna för undersökning av andra olyckor än som har berörts ovan — dvs. olyckor av det slag som hittills har utretts av katastrofkommissionen — bör dessa enligt propositionen täckas från fjärde huvudtiteln anslag A 2. Utredningar m.m.

Chefen för kommunikationsdepartementet anmäler att han avser att föreslå regeringen att meddela närmare föreskrifter om kostnadsfördelning m.m. i samband med regleringsbrev.

Riksdagen föreslås godkänna vad som i propositionen har anförts om finansieringen av SHK:s verksamhet under budgetåret 1990/91.

1.3 Motionernas huvudsakliga innehåll

Inte i någon av de tre motionerna i ärendet har man något att erinra mot propositionsförslagen i huvuddrag. Däremot tar man i motionerna upp vissa delfrågor, nämligen frågor om vilka slags olyckor som skall undersökas, om organisationen för undersökningsorganet (statens haverikommission) och om psykiatriskt omhändertagande av dem som har drabbats av katastrofer.

1.4 Utskottets sammanfattande syn på propositionsförslagen

Utskottet vill — såsom chefen för kommunikationsdepartementet har gjort i propositionen — understryka det värde som ligger i att allvarliga olyckor regelmässigt blir föremål för undersökning av ett kvalificerat samhällsorgan som är fristående från den myndighet som har ansvaret för föreskrifter och tillsyn i fråga om den verksamhet inom vilken en allvarlig olycka har inträffat. Ett genomförande av propositionsförslagen gör att vi nu får ett permanent organ som har till uppgift att göra undersökningar från säkerhetssynpunkt även av sådana allvarliga olyckor som inte är luftfarts-, sjö- eller järnvägsolyckor. I

propositionen nämns som exempel katastrofartade bränder på hotell, explosioner i industrianläggningar, jordskred, matförgiftningar på ålderdomshem, linbaneolyckor och läckage av giftiga kemikalier ut i naturen. Utskottet vill också framhålla betydelsen av att SHK skall ha rätt att undersöka även händelser av mindre allvarlig art om det finns särskilda skäl till det.

Innan utskottet redovisar sina sammanfattande ställningstaganden till propositionsförslagen behandlar utskottet i det följande de i motionerna upptagna delfrågorna.

2 Olyckor som skall undersökas

2.1 Bakgrund

Begreppet "olyckor" används i förslaget till lag om undersökning av olyckor (i det följande kallad olycksundersökningslagen) i samma bemärkelse som begreppet "olyckshändelser" i räddningstjänstlagen (1986:1102). Enligt proposition 1985/86:170 om räddningstjänstlag, m.m. (s. 62) avses med olyckshändelser plötsligt inträffade händelser som har medfört eller kan befaras medföra skada. Dit räknas, anföras det, händelser som beror på företeelser i naturen eller som inträffar utan människors handlande. Som olyckshändelser räknas också händelser som beror på människors handlande eller underlåtenhet att handla — oberoende av om handlingen eller underlåtenheten är uppsåtlig eller ej. Kravet att det skall vara fråga om en plötsligt inträffad händelse innebär, påpekas det att långsamma och ständigt pågående skeenden såsom sättningar i byggnader och jorderosioner inte räknas som olyckshändelser.

I 2 § första stycket olycksundersökningslagen anges de olika slags olyckor som skall undersökas enligt lagen (luftfartsolyckor, sjöolyckor, järnvägsolyckor och andra allvarliga olyckor) samt kraven på hur allvarliga olyckorna skall vara för att de skall undersökas. I andra stycket i paragrafen anges förutsättningarna för att också tillbud till olyckor som nu sagts skall undersökas. När det gäller "andra allvarliga olyckor" och tillbud till sådana olyckor krävs enligt tredje stycket i paragrafen att undersökningar skall ske endast om sådana är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Regeringen skall enligt 3 § olycksundersökningslagen få föreskriva eller i enskilda fall besluta att en undersökning enligt lagen skall göras också när en olycka eller ett olyckstillbud inte är av sådan allvarlig art som anges i 2 § men en undersökning är påkallad från säkerhetssynpunkt.

I 4 § anges att undersökning enligt lagen skall göras in fråga om händelse som har inträffat i Sverige. I paragrafen meddelas också bestämmelser om undersökning av olyckor som berör utländskt fartyg m.m.

2.2 Undersökning av olyckor och tillbud till sådana av hänsyn till miljön

1989/90:TU23

Av bestämmelser i 2 § olycksundersökningslagen följer bl.a. att olyckor, som har medfört att betydande eller omfattande skador har uppkommit i miljön, skall undersökas enligt lagen.

I motionerna T46 (vpk) och T47 (mp) framförs yrkanden som synes innebära att olyckor av miljöhänsyn skall undersökas utöver vad som följer av propositionen. I motion T46 (vpk) föreslås sålunda (yrkande 4) att riksdagen hos regeringen skall begära förslag om att undersökning även skall göras vid risk för att allvarigare skador skulle ha kunnat uppstå på miljön om olyckan hade fått ett annat förlopp eller om det kan befaras att sådana skador kan komma att uppstå i ett senare skede. I motion T47 (mp) begärs (yrkande 1) att riksdagen skall besluta att undersökning enligt olycksundersökningslagen även skall göras då det finns grundad anledning anta att betydande skada på miljön kan befaras ha uppkommit eller befaras uppkomma i ett senare skede.

Utskottet anser att erfarenheter från tillämpningen av olycksundersökningslagen bör avvaktas innan man överväger en sådan utökning av undersökningsskyldigheten som förordas i här aktuella motionsförslag. Motionsförslagen avstyrks således.

2.3 Undersökning av vägtrafikolyckor

I alla tre motionerna tas upp frågor om undersökning av vägtrafikolyckor. I motion T48 (fp) begärs sålunda (yrkande 3) förslag om undersökning av olyckor i vägtrafiken enligt riktlinjer som anges i motionen. Motionärerna synes önska en särskild haverikommission för vägtrafikolyckor inom statens haverikommission. I motion T46 (vpk) begärs (yrkande 1) att även allvarliga vägolyckor skall höra till den nya haverikommissionens verksamhetsområde. I motion T47 (mp) begärs (yrkande 2) att en särskild avdelning för vägtrafikolyckor skall inrättas inom statens haverikommission.

När misstanke om brott mot vägtrafikföreskrifter föreligger kommer vägtrafikolyckor liksom nu att undersökas av polisen. Vägtrafikolyckor kommer också liksom nu att undersökas av försäkringsbolag för att förutsättningarna för ersättning från försäkringar m.m. skall klargöras. Genom att noggranna utredningar från polisens, vägverkets och trafiksäkerhetsverkets sida görs av allvarliga trafikolyckor har det i praktiken funnits en haverikommission för vägtrafiken. Inom trafiksäkerhetsverket har man nu påbörjat ett arbete varvid man skall förbereda en verksamhet av försökskaraktär som långsiktigt skall syfta till att haveristudier skall utnyttjas som ett reguljärt hjälpmedel i det löpande trafiksäkerhetsarbetet. En redogörelse för detta initiativ inom trafiksäkerhetsverket har nyligen lämnats i utskottets betänkande

1989/90:TU21 (s. 10). Med tanke på det starka behovet av haveriundersökningar framhöll utskottet i betänkandet att det förutsatte att haveriundersökningar skall bli ett reguljärt inslag i trafiksäkerhetsarbetet.

Som utskottet har redovisat i det föregående skall — förutom luftfarts-, sjö- och järnvägsolyckor — "andra allvarliga olyckor" undersökas enligt olycksundersökningslagen. Till denna kategori hör vägtrafikolyckor, som således kommer att ligga inom ramen för statens haverikommissions undersökningsuppgift. Av syftet med olycksundersökningslagen följer i princip att endast allvarliga vägtrafikolyckor kan beräknas bli undersökta. Som nämnts möjliggör 3 § i lagen att statens haverikommission kan undersöka även en olycka som inte är så allvarlig som krävs i normalfallet.

Statens haverikommissions organisation bygger för närvarande, och avses även i fortsättningen, bygga på haveriutredare som är fast knutna till kommissionen samt på experter och sakkunniga som vid behov anlitas för de särskilda undersökningarna. Organisationen är således och avses förbli flexibel. Det säger sig också självt att ett organ som skall svara för så vitt skilda undersökningsuppgifter som de som kommer att åvila statens haverikommission kräver en flexibel organisation. Utskottet kan således inte biträda förslag om att kommissionen skall ha en särskild fast organisation för undersökning av vägtrafikolyckor.

Utskottet anser det angeläget att skapa en ordning där haveriundersökningar blir ett reguljärt inslag i trafiksäkerhetsarbetet. Noggranna stickprovsundersökningar och sammanställningar av erfarenheter från inträffade olyckor skulle ha stort värde för trafiksäkerhetsarbetet. Vi vet i dag alltför litet om många av riskfaktorerna i trafiken. Det är viktigt att klargöra dessa faktorer för att därigenom bättre kunna förebygga framtida olyckor.

Av angivna skäl är det enligt utskottets mening väsentligt att haveriundersökningar görs i betydligt större utsträckning än vad som nu är fallet. Sådana kan göras av TSV som kommer att inleda en verksamhet av försökskaraktär med det långsiktiga syftet att haveristudier skall utnyttjas som ett reguljärt inslag i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet förutsätter vidare att regeringen kommer att utnyttja möjligheten att låta statens haverikommission göra sådana undersökningar av vägtrafikolyckor som är påkallade från säkerhetssynpunkt.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av här aktuella motionsyrkanden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2.4 Undersökning av olyckor inom sjukvården

I motion T48 (fp) begärs (yrkande 1) att undersökningar av de säkerhetsmässiga aspekterna på svåra olyckor inom sjukvården skall ingå i statens haverikommissions uppgifter.

Om en patient i samband med vård eller behandling inom den offentliga hälso- och sjukvården har drabbats av eller har utsatts för risk att drabbas av allvarlig skada eller sjukdom ansvarar varje hälso-

och sjukvårdshuvudman (landstingskommun och kommun utanför landstingskommun) för att anmälan omedelbart görs till socialstyrelsen — enligt en förordning (1982:772) med bestämmelser om denna anmälningsskyldighet.

Den offentliga hälso- och sjukvården är enligt hälso- och sjukvårdslagen underkastad socialstyrelsens tillsyn och styrelsen har vid utövandet av tillsynen rätt att företa inspektioner. I lagen (1980:11) om tillsyn över hälso- och sjukvårdspersonalen m.fl. finns bl.a. bestämmelser om rätt för socialstyrelsen eller den som styrelsen förordnar att inspektera hälso- och sjukvårdspersonalens verksamhet.

Hälso- och sjukvårdshuvudmännens nämnda anmälningsskyldighet och socialstyrelsens inspektionsrätt beträffande hälso- och sjukvården och dess personal bör enligt utskottets mening vara tillräckligt för att i första hand tillgodose önskemålen bakom motionen. Någon kritik mot nuvarande ordning framförs inte heller av motionärerna. Härtill kommer att bestämmelserna i olycksundersökningslagen om undersökning av "andra allvarliga olyckor" inrymmer möjlighet för statens haverikommission att även undersöka allvarliga olyckor inom sjukvården. Någon särskild åtgärd av riksdagen med anledning av det här aktuella motionsyrkandet synes därför inte vara påkallad. Motionsyrkandet avstyrks således.

3 Undersökningsorganets (statens haverikommissions) organisation

Statens haverikommissions organisation bygger som nämnts ovan på haveriutredare (för närvarande fyra) som är fast knutna till kommissionen samt på experter och sakkunniga som vid behov anlitas för de särskilda undersökningarna. I propositionen förutsöks att antalet haveriutredare skall utökas med två heltidsanställda samt med två arvodesanställda för tjänstgöring vid behov. Ordningen med att anlita experter och sakkunniga efter behov för de olika undersökningarna avses bibehållas.

I motion T46 (vpk) anförts att det krävs betydligt större personalresurser för den nya statens haverikommission än den, som anges i propositionen, för att den nya kommissionen skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt. Motionärerna begär (yrkande 2) att kommissionens personalresurser skall förstärkas.

Utskottet är inte nu berett att förorda annan förstärkning av statens haverikommissions fasta organisation än den som nämns i propositionen. Erfarenheter från kommissionens verksamhet inom det vidgade undersökningsområdet bör avvaktas. Detta utesluter inte att förstärkning med särskild expertis kan få anlitas när behovet så påkallar, exempelvis vid undersökning av större olyckor eller sådana av speciell karaktär. Motionsyrkandet bör således inte nu föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks således.

4.1 Bakgrund

Hälso- och sjukvårdshuvudmännen har att svara för hälso- och sjukvård vid katastrofer och kriser i fred och under krig och primärkommunerna har motsvarande ansvar för socialtjänst m.m. Det primära ansvaret för räddningstjänst i samband med katastrofer åvilar kommunerna.

Socialstyrelsen har att i sin planerings- och tillsynsverksamhet ta hänsyn till beredskapsaspekter. För att följa utvecklingen inom katastrofområdet, hålla kontakt med myndigheter och organisationer samt ta fram kunskaper av betydelse för katastrofberedskapen inom socialstyrelsens verksamhetsområde med hälso- och sjukvård samt socialtjänst m.m. har inom styrelsen inrättats en socialstyrelsens katastrofkommitté och en katastrofberedskapsorganisation. Denna organisation består av funktionen "socialstyrelsens tjänsteman i beredskap" som i tur och ordning åvilar olika tjänstemän hos styrelsen. Till vägledning för bl.a. hälso- och sjukvårdshuvudmännen vid deras planering av den psykiatriska katastroforganisationen utgav socialstyrelsen år 1987 skriften Underlag för planering av psykiatrisk katastroforganisation (Allmänna råd från socialstyrelsen 1987:2). En ny skrift i ämnet beräknas komma att utges till hösten. Inom socialstyrelsen håller man också för närvarande på med att ta fram (nya) allmänna råd om hela den medicinska katastrofberedskapen.

4.2 Katastrofpsykiatriskt omhändertagande av drabbade

I motion T46 (vpk) begärs (yrkande 3) förslag om ett katastrofpsykiatriskt omhändertagande vid allvarigare olyckor och i motion T47 (mp) begärs (yrkande 3) att katastrofpsykiatriskt omhändertagande av drabbade skall ske redan i samband med utredningen av katastrofer.

Betydelsen av katastrofpsykiatriskt omhändertagande av dem som drabbats vid olyckor och katastrofer har alltmer uppmärksammats och utskottet vill för sin del understryka det angelägna med denna form av bistånd till drabbade.

För närvarande är frågor om katastrofpsykiatriskt bistånd föremål för utredning genom den med stöd av ett bemyndigande år 1989 tillkallade utredningen (S 1989:01) om service, stöd och vård till psykiskt störda. Enligt direktiven för utredningsarbetet (dir. 1989:22) skall utredningen bl.a. överväga behovet av specialisering inom den psykiatriska vården i form av särskilda katastrofresurser.

Den år 1987 tillkallade utredningen (Fö 1987:01) om kärnkraftsberedskapen har i sitt år 1989 avgivna betänkande (SOU 1989:86) Samhällets åtgärder mot allvarliga olyckor (s. 152) bl.a. föreslagit att socialstyrelsen skall få i uppdrag att i samråd med berörda myndigheter och andra organ studera förutsättningarna för ett samarbete mellan hälso- och sjukvårdshuvudmännen, kommunerna och kyrkan vid behandling

av psykiska reaktioner och vid andra former av stöd vid personliga kriser efter allvarliga olyckor. Remisstiden beträffande betänkandet utgår inom kort.

Försvarskommittén har redan under innevarande riksmöte (bet. 1989/90:FöU2) behandlat och avstyrkt motioner med förslag om åtgärder för att förbättra den katastrofpsykiatriska beredskapen i vårt land. Försvarskommittén hänvisade till det översynsarbete hos socialstyrelsen som pågår och som redovisats ovan.

Till besvarande av här aktuella motionsyrkanden får även trafikutskottet hänvisa till översynsarbetet samt vidare till uppdraget för utredningen om service, stöd och vård till psykiskt störda. Motionsyrkandena bör således inte föranleda något initiativ av riksdagen utan de kan avslås.

4.3 Utvärdering av katastrofpsykiatriskt omhändertagande

I motion T48 (fp) begärs (yrkande 2) att statens haverikommission vid undersökning av olyckor skall utvärdera de katastrofpsykiatriska insatser som har gjorts efter olyckorna.

Undersökning enligt olycksundersökningslagen skall när det gäller utvärdering av insatser vid en olycka avse räddningstjänstens insatser. Enligt 6 § skall sålunda syftet med undersökning enligt lagen vara att bl.a. (punkt 3) ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten. Utskottet är inte berett att föreslå att statens haverikommission skall ha att — utöver utvärdering av räddningstjänstens insatser — utvärdera det katastrofpsykiatriska omhändertagandet av drabbade vid en olycka. Utvärdering av sådant omhändertagande ligger inom kompetensområdet för socialstyrelsen, som har att svara för tillsynen av hälso- och sjukvården samt socialtjänsten, och socialstyrelsen kan också vid behov förväntas göra sådan utvärdering. Motionsyrkandet bör således inte föranleda något initiativ från riksdagens sida utan bör avslås.

5 Utformningen av olycksundersökningslagen

Utformningen av förslaget till lag om undersökning av olyckor har inte föranlett någon erinran från utskottets sida. Utskottet föreslår att riksdagen antar förslaget.

6 Övriga lagförslag

Propositionens förslag om följdändringar i luftfartslagen m.fl. lagar har inte föranlett någon erinran från utskottets sida. Utskottet föreslår att förslagen till lagändringar antas.

7 Finansiering av statens haverikommissions verksamhet under budgetåret 1990/91

1989/90:TU23

Inte heller vad i propositionen anförts om finansieringen av statens haverikommissions verksamhet under budgetåret 1990/91 har föranlett någon erinran från utskottets sida. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad som sålunda har anförts.

8 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *utökning av undersökningsskyldigheten av miljö-hänsyn*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T46 yrkande 4 och 1989/90:T47 yrkande 1,

res. 1 (vpk, mp)

2. beträffande *vägrafikolyckor*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T46 yrkande 1, 1989/90:T47 yrkande 2 och 1989/90:T48 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

3. beträffande *olyckor inom sjukvården*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T48 yrkande 1,

4. beträffande *statens haverikommissions organisation*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T46 yrkande 2,

res. 2 (vpk)

5. beträffande *katastrofpsykiatriskt omhändertagande*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T46 yrkande 3 och 1989/90:T47 yrkande 3,

6. beträffande *utvärdering av katastrofpsykiatriskt omhändertagande*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T48 yrkande 2,

7. beträffande *förslaget till lag om undersökning av olyckor*

att riksdagen antar det i proposition 1989/90:104 framlagda förslaget till lag om undersökning av olyckor,

8. beträffande *övriga lagförslag*

att riksdagen antar de i propositionen framlagda förslagen till

a) lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),

b) lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1),

c) lag om ändring i lagen (1938:121) om hittegods,

d) lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),

9. beträffande *finansiering av statens haverikommissions verksamhet 1990/91*

att riksdagen godkänner vad i propositionen har anförts om finansieringen av statens haverikommissions verksamhet under budgetåret 1990/91.

Stockholm den 24 april 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Yngve Wernersson (s) och Tom Heyman (m).

Reservationer

1. Utökning av undersökningsskyldigheten av miljöhänsyn (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i båda motionerna finns i propositionen inte något förslag om att olyckor med risk för allvarliga miljöskador skall undersökas. En olycka som inte har medfört att skador i miljön har uppkommit kan likväl vara sådan att skador kan uppkomma i miljön i ett senare skede eller skulle ha kunnat uppkomma om olyckan hade fått ett annat förlopp. Intresset att få närmare kunskap om händelseförloppet vid och orsaken till en sådan olycka är med tanke på att vi numera på alla sätt måste försöka undvika sådant som belastar vår miljö lika stort som om olyckan direkt hade medfört en skada i miljön. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag till sådan komplettering av olycksundersökningslagen som avses i motionsyrkandena.

Vad utskottet sålunda har anfört om utökning av undersökningsskyldigheten av miljöhänsyn bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *utökning av undersökningsskyldigheten av miljöhänsyn*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T46 yrkande 4 och 1989/90:T47 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Utskottet är" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Utskottet är ense med motionärerna om att det krävs betydligt större personalresurser hos statens haverikommission för att den skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett mer tillfredsställande sätt än de personalresurser som i propositionen förutsätts tillkomma. Fullgoda expertkunskaper måste knytas till varje område, inom vilket kommissionen kommer att företa olycksundersökningar. Regeringen bör i samband med förslag om tilläggsbudget till statsbudgeten återkomma till riksdagen med förslag om eller redogörelse för hur kommissionen bör förstärkas.

Vad utskottet sålunda har anfört om statens haverikommissions organisation bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *statens haverikommissions organisation*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T46 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

1 Förslag till

Lag om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelse

1 § Denna lag innehåller föreskrifter om undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor och tillbud till olyckor.

Olyckor som skall undersökas

2 § Olyckor skall undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

- a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,
- b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön.

4. *andra allvarliga olyckor*: Andra olyckor än som avses i 1 – 3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket skall undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 4 och tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

3 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall besluta att en undersökning enligt denna lag skall göras också när en olycka eller ett olyckstillbud inte är av sådan allvarlig art som anges i 2 § men en undersökning ändå är påkallad från säkerhetssynpunkt.

4 § Undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får

undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträttats av Sverige.

Vem som skall göra undersökningen

5 § Undersökning enligt denna lag skall göras av den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen får föreskriva att myndigheten får överlåta åt någon annan att göra undersökningen.

Undersökningens syfte

6 § Syftet med en undersökning enligt denna lag skall vara att

1. så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till händelsen som skador och effekter i övrigt,

2. ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av händelsen eller att begränsa effekten av liknande händelser,

3. ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

Undersökningens genomförande

7 § Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag skall, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av händelsen och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

Vid tillämpningen av första stycket skall dock alltid iaktas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträttats av Sverige.

8 § En undersökning enligt denna lag skall genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds får polismyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer avspärra område, ta hand om egendom eller vidta annan liknande åtgärd, om det behövs för att säkerställa utredningen och åtgärden inte kan uppskjutas.

9 § Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Om utredningen inte kan fullföljas på annat sätt, får den myndighet som gör undersökningen begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningar. För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.

Den myndighet som gör undersökningen har rätt att få tillträde till

platsen för händelsen. Om tillträde vägras, får polismyndigheten lämna den hjälp som behövs.

1989/90:TU23

Bilaga

10 § Den myndighet som gör undersökningen får begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt inom vars område händelsen har inträffat eller den berörda personen vistas. Rätten skall hålla förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder inte möter. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

Förbud att rubba egendom

11 § Om det har inträffat en olycka eller en annan händelse som undersöks enligt denna lag, får egendom som kan antas vara av betydelse för undersökningen inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker händelsen.

Detta gäller inte, om egendomen rubbas för att rädda människoliv eller om det i övrigt finns synnerliga skäl därtill.

Tillvaratagen egendom

12 § Den som har tagit till vara egendom som avses i 11 § första stycket skall genast anmäla det till polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Detsamma gäller den som, efter en händelse som berör luftfarten, sjöfarten eller spårtrafiken och som undersöks enligt denna lag, har tagit till vara egendom som har transporterats med det luftfartyg, fartyg eller spårfordon som berörs av händelsen eller egendom som hör till luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller till den spåranläggning som berörs av händelsen. Om det behövs, får myndigheten ta hand om egendomen.

Ansvar m. m.

13 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 11 eller 12 § döms till böter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken. I ringa fall skall dock inte dömas till straff.

14 § Beslut enligt 8 § andra stycket, 11 eller 12 § får överklagas hos kammarrätten.

15 § Regeringen får i fråga om kommunal räddningstjänst föreskriva att kommunen skall underrätta den myndighet som avses i 5 § första stycket om en händelse som skall undersökas enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)¹

dels att 11 kap. 8 och 10–13 §§ skall upphöra att gälla.

dels att 5 kap. 8 §, 11 kap. 7 §, 13 kap. 3 § och 15 kap. 1 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

8 §

Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skada, skall befälhavaren rapportera det inträffade. Han skall också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter, skall fartygets ägare eller brukare göra det.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får begränsa underrättelseskyldigheten och får besluta att den skall gälla också för medlemmar av besättningen.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter, skall fartygets ägare eller brukare göra det. *Ägaren eller brukaren skall rapportera om ett fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.*

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får begränsa underrättelseskyldigheten och får besluta att den skall gälla också för medlemmar av besättningen. *Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för luftfartens säkerhet skall ske också i andra fall än som anges i första och andra styckena.*

11 kap.

7 §

Inträffar det en olycka vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skador, att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skador eller att fartyget är oåtkomligt, skall det göras en undersökning om olyckan, dess orsaker och de uppkomna skadorna.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten finns bestämmelser i lagen (1990:000) om undersökning av olyckor.

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

Detsamma gäller, om det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa, om något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget eller markorganisationen eller om ett fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

13 kap.

3 §

Till böter döms den som

1. uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende, som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid prov, kontroller eller annan tillsyn över behörigheten,

2. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 20 § första och andra styckena eller 6 kap. 15 § andra stycket första meningen,

3. bryter mot 8 kap. 4 a § eller mot 4 b § första stycket eller andra stycket första meningen,

4. utför passagerartransporter utan att det i biljetter eller standardvillkor finns föreskrivna utfästelser enligt vad som anges i 9 kap. 22 § första stycket, *eller*

5. bryter mot 11 kap. 13 §.

Till böter döms också den som i andra fall än som anges i 1 och 2 §§ försummar någon skyldighet enligt 1 – 6 eller 8 kap.

15 kap.

1 §

Bestämmelserna i 6 kap. 15 §, 9 kap., 10 kap. 3 § samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena och 13 § gäller även i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar i övrigt föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som anges i första avdelningen och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

Till böter döms den som

1. uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende, som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid prov, kontroller eller annan tillsyn över behörigheten,

2. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 20 § första och andra styckena eller 6 kap. 15 § andra stycket första meningen,

3. bryter mot 8 kap. 4 a § eller mot 4 b § första stycket eller andra stycket första meningen, *eller*

4. utför passagerartransporter utan att det i biljetter eller standardvillkor finns föreskrivna utfästelser enligt vad som anges i 9 kap. 22 § första stycket.

Bestämmelserna i 5 kap. 8 §, 6 kap. 15 §, 9 kap., 10 kap. 3 § samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § gäller även i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)²

dels att 314 § skall upphöra att gälla,

dels att 70, 301, 302, 312, 313 och 315 §§ samt rubriken till 12 kap. skall ha följande lydelse.

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 315 a §, och närmast före denna paragraf en ny rubrik, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

70 §

Befälhavare på handelsfartyg eller fiskefartyg skall ofördröjligen avgiva skriftlig rapport till sjöfartsverket

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan *antagas* hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan *antagas* hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon i annat fall än som avses under 1 och 2 har eller kan *antagas* hava drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön;

4. när allvarlig förgiftning har eller kan *antagas* hava inträffat ombord;

5. när fartyget stött samman med annat fartyg eller stött på grund;

6. när fartyget övergivits i sjön;

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan *antagas* hava uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget; eller

8. när förskjutning av någon betydelse inträffat i lasten.

Befälhavare på fartyg skall vidare avgiva rapport till sjöfartsverket, när i anledning av händelse som inträffat eller kan antagas hava inträffat i samband med fartygets drift verket påfordrar det eller sjöförklaring skall avgivas enligt 302 §.

Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg skall ofördröjligen rapportera till behörig myndighet

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan *antas* ha avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan *antas* ha avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon i annat fall än som avses under 1 och 2 har eller kan *antas* ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön;

4. när allvarlig förgiftning har eller kan *antas* ha inträffat ombord;

5. när fartyget har stött samman med ett annat fartyg eller stött på grund;

6. när fartyget har övergetts i sjön;

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan *antas* ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget; eller

8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för sjösäkerheten skall ske också i andra fall än som anges i första stycket.

² Lagen omtryckt 1985:176.

Rapporten, som upprättas enligt formulär som fastställs av sjöfartsverket, skall innehålla utförlig redogörelse för händelsen och de omständigheter som kunna tjäna till ledning för bedömandet av dess orsaker. Den skall upptaga fullständig avskrift av vad som antecknats om händelsen i fartygets dagböcker och kladdar till dem.

Befälhavaren på fartyg skall rapportera till sjöfartsverket när i anledning av händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift sjöförklaring skall avges enligt 302 §.

Bestämmelser om sjöförklaring och befälhavares åligganden därvid meddelas i 12 kap.

Tolfte kapitlet

Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning

Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

301 §³

Sjöförklaring skall äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg

1. när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan *antagas* *hava* avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller annan som medföljer fartyget har eller kan *antagas* *hava* avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon som avlidit ombord begravts i sjön;

4. när allvarlig förgiftning har eller kan *antagas* *hava* inträffat ombord;

5. när fartyget stött samman med annat fartyg eller stött på grund;

6. när fartyget försvunnit eller övergivits i sjön;

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydighet har eller kan *antagas* *hava* uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget; eller

8. när brand, explosion eller förskjutning av någon betydighet inträffat i lasten.

Sjöförklaring skall äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg

1. när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan *antas* *ha* avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller annan som medföljer fartyget har eller kan *antas* *ha* avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon som avlidit ombord *har* begravts i sjön;

4. när allvarlig förgiftning har eller kan *antas* *ha* inträffat ombord;

5. när fartyget *har* stött samman med ett annat fartyg eller stött på grund;

6. när fartyget *har* försvunnit eller övergetts i sjön;

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydighet har eller kan *antas* *ha* uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget; eller

8. när brand, explosion eller förskjutning av någon betydighet *har* inträffat i lasten.

³ Senaste lydelse 1986:297.

Bestämmelser om undantag härifrån i vissa fall meddelas i 308 § tredje stycket *samt i 312 och 314 §§.*

Bestämmelser om undantag härifrån i vissa fall meddelas i 308 § tredje stycket *och 312 §.*

302 §⁴

Sjöförklaring skall vidare äga rum för svenskt fartyg, när i anledning av händelse som har eller kan *antagas* hava inträffat i samband med fartygets drift sjöfartsverket förordnar därom eller befälhavaren eller redaren finner det påkallat. Detsamma gäller när lastägare eller lastförsäkringsgivare i annat fall än som avses i 308 § tredje stycket eller i 314 § begär det för att vinna upplysning om orsaken till skada av någon betydenhet på godset, vilken har eller kan *antagas* hava uppkommit i samband med fartygets drift.

Sjöförklaring skall vidare äga rum för svenskt fartyg, när i anledning av händelse som har eller kan *antas* ha inträffat i samband med fartygets drift sjöfartsverket förordnar därom eller befälhavaren eller redaren finner det påkallat. Detsamma gäller när lastägare eller lastförsäkringsgivare i annat fall än som avses i 308 § tredje stycket eller i 312 § *andra stycket* begär det för att vinna upplysning om orsaken till skada av någon betydenhet på godset, vilken har eller kan *antas* ha uppkommit i samband med fartygets drift.

Förordnar sjöfartsverket, att sjöförklaring skall äga rum, skall underrättelse därom tillställas befälhavaren eller redaren. Hos endera av dem skall lastägarers eller lastförsäkringsgivarers begäran om sjöförklaring göras.

312 §

Om tillfredsställande utredning angående händelse som avses i 301 § är eller kan väntas bli tillgänglig i annan ordning, kan sjöfartsverket medge, att sjöförklaring enligt nämnda lagrum underlåtes eller att den uppskjutes i avbidan på sådan utredning.

Regeringen får föreskriva att sjöförklaring enligt 301 § kan underlåtas, om sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en undersökning som avses i 315 a §.

Regeringen får föreskriva inskränkningar i sjöfartsverkets rätt enligt 302 § första stycket, 308 § tredje stycket, 311 § och 313 § andra stycket att förordna om sjöförklaring i fall då sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en undersökning som avses i 315 a §.

313 §

För fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten hålla sjöförklaring när befälhavaren eller redaren eller behörig myndighet i fartygets hemland finner det påkallat. För annat utländskt fartyg hålles i sådant fall sjöförklaring, om skäl äro därtill.

⁴ Senaste lydelse 1986:297.

Om utredning av händelse som inträffat i samband med utländskt fartygs drift är påkallad från sjöfartssäkerhetens synpunkt och fartyget befinner sig *i svensk hamn*, kan sjöfartsverket förordna, att sjöförklaring skall äga rum.

Om utredning av händelse som inträffat i samband med utländskt fartygs drift är påkallad från sjöfartssäkerhetens synpunkt och fartyget befinner sig *inom Sveriges sjöterritorium*, kan sjöfartsverket förordna, att sjöförklaring skall äga rum.

Finner myndighet som anges i första stycket sjöförklaring påkallad eller förordnar sjöfartsverket att sjöförklaring skall äga rum, skall under rättelse därom tillställas befälhavaren eller redaren. Sjöförklaring hålles på anmälan enligt 306 § av endera av dem.

315 §⁵

Sjöfartsverket, kustbevakningen, tullverket och polismyndighet *skola* lämna tingsrätt, som håller sjöförklaring, *och undersökningskommision* det biträde *dess* påkalla för utredningen. För polismyndighets utredning *gälla i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om förundersökning i brottmål. Tvångsmedel enligt 24–28 kap. samma balk får dock användas endast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal har förövats.*

Sjöfartsverket, kustbevakningen, tullverket och polismyndighet *skall* lämna tingsrätt, som håller sjöförklaring, det biträde *tingsrätten påkallar* för utredningen. För polismyndighetens utredning *gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.*

Annan undersökning av sjöolyckor

315 a §

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor och andra händelser som berör sjöfarten finns bestämmelser i lagen (1990: 000) om undersökning av olyckor.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

⁵ Senaste lydelse 1988:440.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1938:121) om hittegods

1989/90:TU23

Bilaga

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1938:121) om hittegods skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §⁶

Beträffande fynd som har samband med luftfartsolycka skall *iakttagas* vad i 11 kap. 13 § luftfartslagen stadgas.

Beträffande fynd som har samband med *olycka eller händelse som avses i lagen (1990:000) om undersökning av olyckor* skall *iakttas* vad som föreskrivs i 12 § nämnda lag.

I den mån i särskilda författningar meddelats föreskrifter angående sådant som tillvaratages å fortskaffningsmedel i allmän trafik eller inom område som hör till företag för sådan trafik, skall vad sålunda stadgats lända till efter rättelse.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

⁶ Senaste lydelse 1957:298.

Lag om ändring i sekretesslagen (1980: 100)

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980: 100)⁷ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

8 kap.

16 §

Sekretess gäller i ärende om utredning av fartygs sammanstötning med annat fartyg för uppgift som angår sammanstötningen och härrör från det fartyg som ärendet avser, om fartygets befälhavare eller redare begär det. Sekretess gäller dock inte, om sjöförklaring eller annan sådan undersökning beträffande båda fartygen sker samtidigt. Sekretess gäller inte heller, om sådan undersökning beträffande det andra fartyget har ägt rum förut eller tillgång annars finns till motsvarande uppgift rörande det andra fartyget.

Sekretess gäller i ärende om utredning av fartygs sammanstötning med annat fartyg *eller av tillbud till sådan händelse* för uppgift som angår sammanstötningen *eller tillbudet* och härrör från det fartyg som ärendet avser, om fartygets befälhavare eller redare begär det. Sekretess gäller dock inte, om sjöförklaring eller annan sådan undersökning beträffande båda fartygen sker samtidigt. Sekretess gäller inte heller, om sådan undersökning beträffande det andra fartyget har ägt rum förut eller tillgång annars finns till motsvarande uppgift rörande det andra fartyget.

Handläggs ärende som anges i första stycket vid annan myndighet än domstol, tillämpas 12 kap. 3 § första stycket hos den myndigheten.

I fråga om uppgift i allmän handling upphör sekretessen enligt denna paragraf när motsvarande uppgift rörande det andra fartyget har blivit tillgänglig och senast när fem år har förflutit från det att sammanstötningen skedde.

I fråga om uppgift i allmän handling upphör sekretessen enligt denna paragraf när motsvarande uppgift rörande det andra fartyget har blivit tillgänglig och senast när fem år har förflutit från det att sammanstötningen *eller tillbudet* skedde.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

⁷ Lagen omtryckt 1988:9.

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Propositionen</i>	2
<i>Motionerna</i>	2
<i>Bakgrund</i>	3
Nuvarande ordning för undersökning av olyckor	3
Utredningsförslag m.m. om ordningen för undersökning av olyckor	4
<i>Utskottet</i>	4
1 Propositionens och motionernas huvudsakliga innehåll m.m.	4
1.1 Propositionens förslag om en gemensam ordning för undersökning från säkerhetssynpunkt av alla slags allvarliga olyckor	4
1.2 Propositionens förslag om finansiering av statens haverikommissions verksamhet under budgetåret 1990/91	5
1.3 Motionernas huvudsakliga innehåll	6
1.4 Utskottets sammanfattande syn på propositionsför- slagen	6
2 Olyckor som skall undersökas	7
2.1 Bakgrund	7
2.2 Undersökning av olyckor och tillbud till sådana av hänsyn till miljön	8
2.3 Undersökning av vägtrafikolyckor	8
2.4 Undersökning av olyckor inom sjukvården	9
3 Undersökningsorganets (statens haverikommissions) organisation	10
4 Katastrofpsykiatriskt omhändertagande	11
4.1 Bakgrund	11
4.2 Katastrofpsykiatriskt omhändertagande av drabbade .	11
4.3 Utvärdering av katastrofpsykiatriskt omhänderta- gande	12
5 Utformningen av olycksundersökningslagen	12
6 Övriga lagförslag	12
7 Finansiering av statens haverikommissions verksamhet under budgetåret 1990/91	13
8 Hemställan	13
<i>Reservationer</i>	14
<i>Bilaga</i>	
Lagförslagen	16

