

Regeringens proposition

1989/90: 104

om undersökning av olyckor



Prop.
1989/90: 104

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 15 februari 1990.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås 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 utredningsorgan 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.

Nya bestämmelser föreslås bli upptagna i en ny lag om undersökning av olyckor. I denna lag, som skall ersätta nuvarande bestämmelser i ämnet i luftfartslagen (1957:297) och sjölagen (1891:35 s. 1), regleras bl. a. de befogenheter som utredningsorganet skall ha i sin undersökningsverksamhet. I remissen föreslås också följdändringar i lagen (1938:121) om hittegoods och i sekretesslagen (1980:100).

1 Förslag till

Lag om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelse

1 § Denna lag innehåller föreskrifter om undersökning från säkerhets-synpunkt 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 spårvägs-drift 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 biträtts 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 iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträtts 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 utredningen. 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.

Prop. 1989/90: 104

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 spåranslagning 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.

Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

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 säkerhets-synpunkt 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.

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.

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.

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 oföördröjligen *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 betydighet har eller kan *antagas* *hava* uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget; eller

8. när förskjutning av någon betydighet 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 oföördröjligen *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 betydighet har eller kan *antas* *ha* uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget; eller

8. när förskjutning av någon betydighet *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

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;

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 *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 *antas ha* avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon som avlidit ombord begravts i sjön;

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

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

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

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

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

6. när fartyget försvunnit eller *övergivits* i sjön;

6. när fartyget *har* försvunnit eller *övergetts* 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

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 inträffat i lasten.

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 *antas* *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 betydighet på godset, vilken har eller kan *antas* *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 betydighet 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 säkerhets synpunkt 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.

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

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 efterrättelse.

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.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 februari 1990

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, S. Andersson, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Engström, Freivalds, Wallström, Lööw, Persson, Molin, Sahlin

Föredragande: statsrådet G. Andersson

Proposition om undersökning av olyckor

1 Inledning

Om det inträffar en allvarlig olycka eller ett allvarligt olyckstillbud, är det från säkerhetssynpunkt angeläget att orsakerna klarläggs så att liknande olyckor eller tillbud kan undvikas för framtiden. Samhällets intresse av undersökningar i detta syfte tillgodoses för närvarande genom utredningar som görs av särskilda organ på olika områden. Sålunda finns för undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor statens haverikommission (SHK) och luftfartsverket (luftfartsinspektionen). Undersökning av sjöolyckor kan ske genom sjöförklaring eller utföras av en särskild undersökningskommission (sjöfartens haverikommission) eller sjöfartsverket (sjöfartsinspektionen). För undersökning av järnvägsolyckor finns banverket (järnvägsinspektionen) och kommittén (Kn 1981:02) för undersökning av allvarliga olyckshändelser. Denna kommitté har också bemyndigande att undersöka andra allvarliga olyckshändelser (med undantag av luftfarts- och sjöfartsolyckor). Utöver de nu nämnda utredningsorganen finns det tillsynsmyndigheter på olika områden i vilkas uppgifter ingår att utföra undersökningar av olyckor och olyckstillbud inom respektive områden.

En reglering i lag och förordning av undersökningsverksamheten med avseende på bl. a. utredningsorganens befogenheter finns för närvarande bara i fråga om luftfarts- och sjöolyckor.

Den förut nämnda kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser, numera vanligen benämnd katastrofkommissionen (ledamöter: f. d. landshövdingen Carl G. Persson, ordförande, samt numera generaldirektören Claes Bankvall, överingenjören Lars Corp, f. d. överdirektören Swen Hultqvist och chefsrådmannen Ulla Ljung-Hoff), tillsattes i mars 1981. Enligt sina direktiv (Dir. 1981:12) skulle katastrofkommissionen undersöka allvarliga olyckshändelser (utom luftfarts- och sjöfartsolyckor) och tillbud till sådana händelser. Kommissionen skulle för varje undersökning upprätta en särskild rapport till regeringen samt efter tre år redovisa sina erfarenheter och lägga fram förslag som kunde ligga till grund för en prövning av den framtida verksamheten.

Efter att ha upprättat 21 utredningsrapporter avseende allvarliga olyckshändelser avgav kommissionen i juni 1986 betänkandet (Ds Fö 1986:3) Statens katastrofkommission. I betänkandet, som innehåller förslag till en lag om undersökning av allvarliga olyckshändelser, föreslås att kommissionens verksamhet permanentas genom inrättande av en ny statens katastrofkommission.

En särskild utredare (regeringsrådet Bertil Voss) tillkallades i maj 1985 med uppgift att lägga fram förslag till organisation för utredning av sjöolyckor samt i förekommande fall till hur en gemensam organisationsform för utredning av sjö- och luftfartsolyckor bör vara uppbyggd. Utredaren avlämnade i december 1986 betänkandet (Ds K 1986:2) Haveriutredningar. I betänkandet, som innehåller bl. a. förslag till ändringar i luftfartslagen (1957:297) och sjölagen (1 891:35 s. 1), föreslås en gemensam ordning för haveriundersökningar inom luftfarten och sjöfarten. Enligt förslaget skall SHK ha huvudansvaret för undersökning av såväl luftfartsolyckor som sjöolyckor. I konsekvens härmed föreslås att sjöfartens haverikommission avskaffas. Vidare föreslås att i sjölagen tas upp nya bestämmelser om säkerhetsmässig undersökning av sjöolyckor och att institutet sjöförklaring ges ett mera begränsat tillämpningsområde och behålls bara för utredning av andra förhållanden än sådana som har betydelse för sjösäkerheten.

Med avseende på järnvägstrafiken har inom justitiedepartementet upprättats departementspromemorian (Ds 1988:75) Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av järnvägsolyckor. I promemorian läggs fram förslag till bl. a. nya regler om undersökning av järnvägsolyckor. Dessa regler föreslås bli upptagna i ett nytt kapitel i järnvägstrafiklagen (1985:192) och de är avsedda att tillämpas oavsett vilken myndighet som ges ansvaret för undersökning av järnvägsolyckor.

Sammanfattningar av utredningsförslagen i betänkandena Ds Fö 1986:3 och Ds K 1986:2 och departementspromemorian Ds 1988:75 bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilagor 1–3* och de författningsförslag som är av intresse här som *bilagor 4–6*.

Utredningsförslagen har remissbehandlats. Förteckningar över remissinstanserna bör fogas till protokollet som *bilagor 7–9*. Sammanställningar av remissyttrandena har upprättats och finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Dnr RS 2 848/89).

Regeringen beslöt den 25 januari 1990 att inhämta lagrådets yttrande över inom kommunikationsdepartementet på grundval av utredningsförslagen upprättade förslag till lag om undersökning av allvarliga olyckor, m. m. samt viss följdlagstiftning. De sålunda remitterade förslagen bör fogas till protokollet som *bilaga 10*. Lagrådet har den 1 februari 1990 yttrat sig över förslagen. Yttrandet bör fogas till protokollet som *bilaga 11*.

Jag har med några språkliga justeringar godtagit lagrådets samtliga förslag till ändringar, bl. a. att rubriken till den föreslagna lagen om undersökning av allvarliga olyckor, m. m. förkortas till "Lag om undersökning av olyckor". Jag återkommer till lagrådets ändringsförslag i samband med mina överväganden (avsnitt 3) och i specialmotiveringen (avsnitt 5).

I fråga om förslaget till lag om undersökning av olyckor föreslår jag en ändrad lydelse av rubriken före 2 § och en ny rubrik före 5 §. Någon mot-

svarighet till 10 § i det till lagrådet remitterade förslaget till lag om undersökning av allvarliga olyckor, m. m. föreslås inte. I paragrafen finns bestämmelser om utredningsåtgärder utomlands genom utrikesdepartementets försorg. Svenska utlandsmyndigheters biträde i ärenden som rör bl. a. luftfarten och sjöfarten är för närvarande föremål för översyn. På grund härav och då bestämmelserna inte kräver lagform förordar jag att paragrafen utgår. Nödvändiga bestämmelser kan meddelas av regeringen. 9 § tredje stycket i nämnda lagförslag, vilket stycke motsvarar 9 § fjärde stycket i lagrådets förslag, har i stället betecknats 10 §.

Även i övrigt har gjorts en del smärre justeringar i förhållande till det remitterade förslaget.

2 Gällande ordning

I det följande redovisas huvuddragen i gällande ordning avseende undersökning av olyckor. Redogörelsen tar sikte på officiella undersökningar som är inriktade på säkerhetsfrågor. Undersökningar av olyckor genom polisens försorg när misstanke om brott föreligger, liksom privata undersökningar, exempelvis genom försäkringsbolags försorg, lämnas åsido i detta sammanhang.

2.1 Undersökning av sjöolyckor

Sverige deltar sedan lång tid tillbaka i det internationella sjösäkerhetsarbetet. Sverige är anslutet till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen). Genom konventionen har fördragsslutande stat åtagit sig att undersöka sjöolyckor med fartyg enligt bestämmelserna i konventionen. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) skall underrättas om undersökningsresultatet och eventuella rekommendationer.

De nuvarande svenska bestämmelserna om undersökning av sjöolyckor tillkom i samband med 1967 års sjölagsreform (prop. 1966:145, LU 1967:3, rskr. 1967:54). Reglerna på området är i stort sett desamma i hela Norden.

I Sverige förekommer tre särskilda officiella former för undersökning av sjöolyckor. Två av dessa, sjöförklaring och undersökning genom särskild undersökningskommission, regleras i sjölagen (1891:35 s. 1). Den tredje formen utgörs av undersökning av sjöfartsverket.

2.1.1 Sjöförklaring

Sjöförklaring skall i princip äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg då viss i sjölagen angiven händelse av allvarlig natur har inträffat (301 §). Till sådana händelser hör bl. a. fall då någon i samband med fartygets drift avlidit eller erhållit svår kroppsskada och fall då fartyget eller dess last råkat ut för skada av någon betydelse. Förutom denna obligatoriska art av sjöförklaring finns s. k. fakultativ sjöförklaring (302 §),

som äger rum efter förordnande av sjöfartsverket eller efter begäran av fartygets befälhavare eller redare. Även lastägare eller lastförsäkringsgivare kan begära fakultativ sjöförklaring. Den kan äga rum för alla typer av fartyg. Någon begränsning till svenska handels- och fiskefartyg gäller således inte i detta fall.

Fakultativ sjöförklaring kan också användas beträffande utländska fartyg. Sjöfartsverket äger rätt att förordna om sjöförklaring, om utredning av en händelse som inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är påkallad från sjösäkerhetssynpunkt och fartyget befinner sig i svensk hamn (313 § 2 st.). För danska, finska och norska fartyg skall sjöförklaring också äga rum i Sverige när redaren eller behörig myndighet i hemlandet finner det påkallat. För andra utländska fartyg gäller som förutsättning för att sjöförklaring skall hållas i Sverige, förutom att redaren eller behörig myndighet i fartygets hemland har påkallat sjöförklaringen, att också andra skäl talar för åtgärden (313 § 1 st.).

Om tillfredställande utredning av en händelse som avses i 301 § är eller kan väntas bli tillgänglig i annan ordning, kan sjöfartsverket medge att sjöförklaring enligt nämnda paragraf underlåts eller skjuts upp i avvaktan på sådan utredning (312 §). Har en särskild undersökningskommission förordnats enligt 314 §, behöver sjöförklaring inte heller äga rum (314 § 1 st.).

Sjöförklaring sker inom landet vid någon av de sju sjörättsdomstolarna, vilka är Göteborgs, Kalmar, Karlstads, Luleå, Malmö, Stockholms och Sundsvalls tingsrätter (305 § 1 st. och 336 § samt förordningen 1975:931 om sjörättsdomstolar). I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för svenska fartyg av domstol som är behörig enligt landets lag (305 § 4 st.). Sjöförklaring i övrigt utom riket hålls av svensk konsul som chefen för utrikesdepartementet utsett och, om sådan inte finns, av behörig dansk, finsk eller norsk konsul (305 § 5 st.).

Det i lagen angivna syftet med sjöförklaring är att om möjligt klarlägga händelsen och dess orsaker. Detta skall ske genom att allting som kan antas ha medverkat till olyckan eller vara av betydelse från sjöfartssäkerhetssynpunkt utreds (303 § 1 st.).

Sjöförklaring handläggs vid domstol som ett ärende enligt lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden. Bestämmelserna i nämnda lag gäller om något annat inte sägs i sjölagen (305 § 2 st.).

Vid sjöförklaring inför domstol består rätten av en lagfaren domare som ordförande samt två experter, ”personer som äro kunniga och erfarna i sjöväsendet” (305 § 3 st.). Vid sjöförklaring inför svensk konsul skall konsuln, om möjligt, biträdas av två experter enligt den modell som gäller vid domstol (305 § 5 st.).

Personer som hörs vid sjöförklaring inför domstol skall, med vissa undantag, bekräfta sina berättelser med ed (310 § 2 st.). Den som hörs inför konsul skall ej avlägga ed (305 § sista st.).

Närmare föreskrifter om sjöförklaring finns i sjöförklaringskungörelsen (1967:294) och Kungl. Maj:ts sjöförklaringscirkulär (1967:494).

2.1.2 Undersökning genom särskild undersökningskommission

Om en händelse som avses i 301 § sjölagen medfört stora förluster i liv eller egendom eller om utredningen av annan anledning kan väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger regeringen förordna att händelsen och dess orsaker skall utredas av en särskild undersökningskommission, bestående av personer med juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap (314 §).

I början fanns ingen särskild organisation för utredning av sjöolyckor enligt 314 § sjölagen. År 1976 skedde emellertid en förändring härvidlag. Genom beslut nämnda år förordnade regeringen ett antal personer med juridisk, nautisk och teknisk kompetens att stå till förfogande för utredande av allvarliga sjöolyckor enligt 314 § sjölagen. Förordnandet har därefter förlängts och gäller tills vidare. Genom den nya organisationen tillkom den s. k. sjöfartens haverikommission. Detta organ är inte att se som ett permanent utredningsorgan. Efter slutförandet av en utredning upplöses formellt kommissionen. Den är dock permanent i den meningen att det i förväg finns särskilda ledamöter utsedda att ingå i nästa kommission som tillsätts. Man kan därför beteckna kommissionen som en stående kommission.

Sjöförklaring behöver inte äga rum när utredning skall ske genom särskild undersökningskommission (314 § 1 st.).

Reglerna om förfarandet vid och syftet med sjöförklaring gäller i tillämpliga delar också den verksamhet som en särskild undersökningskommission bedriver (314 § 2 st. och 3 st. samt 14 § sjöförklaringskungörelsen). Kommissionen får dock inte höra vittne under ed. På kommissionens begäran kan vittnesförhör under ed tas upp vid domstol.

2.1.3 Undersökning genom sjöfartsverket

Sjöfartsverkets uppgifter regleras i förordningen (1988:14) med instruktion för sjöfartsverket. Av 1 § framgår bl. a. att sjöfartsverket skall ha tillsyn över sjösäkerheten.

Enligt 15 § i verkets instruktion skall frågor om undersökning av sjöolyckor som ankommer på sjöfartsverket avgöras av direktören vid sjöfartsinspektionen (sjösäkerhetsdirektören). Sjöfartsinspektionen är en avdelning inom sjöfartsverket och sjösäkerhetsdirektören är avdelningens chef. I de säkerhetsfrågor som avses i 15 § instruktionen har sjösäkerhetsdirektören en självständig ställning och lyder i detta hänseende inte under sjöfartsverket.

Inom sjöfartsinspektionen finns en utredningssektion som under sjösäkerhetsdirektören skall svara för inspektionens befattningsmed olycksutredningar och tillhörande säkerhetsarbete.

Protokoll över sjöförklaring skall snarast möjligt expedieras till sjöfartsverket (11 § sjöförklaringskungörelsen).

2.1.4 Övrig undersökningsverksamhet

Olyckor med örlogsfartyg eller andra statsfartyg (icke kommersiella fartyg som tillhör exempelvis tullen, polisen, vägverket eller sjöfartsverket) utreds i regel inte genom något av de tre ovan beskrivna utredningsinstitutionen. Dessa olyckor utreds normalt genom respektive militära eller civila myndighets egen försorg. Möjligheten till fakultativ sjöförklaring för dessa fartyg finns emellertid. Vid ett tillfälle har regeringen, på begäran av chefen för marinen, förordnat en särskild undersökningskommission att undersöka en olycka med en av marinen disponerad fritidsbåt (den s. k. sjövärnsolyckan utanför Byxelkrok med en segelbåt sommaren 1983).

2.2 Undersökning av luftfartsolyckor

Sverige är anslutet till 1944 års internationella konvention om civil luftfart, den s. k. Chicagokonventionen. Enligt konventionen åligger det anslutna stat att undersöka luftfartsolyckor enligt de nationella föreskrifterna. De svenska bestämmelserna om undersökning av luftfartsolyckor bygger på reglerna i konventionen.

Den centrala författningen på luftfartsområdet är luftfartslagen (1957:297, omtryckt 1986:166). Luftfartsförordningen (1986:171) innehåller tillämpningsföreskrifter. I 11 kap. 7 § luftfartslagen finns bestämmelser om vilka händelser med civila luftfartyg som skall utredas. Det föreskrivs att en olycka med ett luftfartyg skall undersökas om olyckan medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller om luftfartyget eller egendom som inte befordras med detta erhåller betydande skada. Undersökning skall också enligt detta stadgande äga rum när allvarlig fara för en sådan olyckshändelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos luftfartyget eller markorganisationen. Lagrummet ändrades den 1 januari 1987 genom tillägget att en olycka skall undersökas också om den medför att luftfartyget är oåtkomligt. Vidare tillades att en händelse skall undersökas om ett luftfartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

I kungörelsen (1966:436) om undersökning av militära luftfartsolyckor finns regler om vilka händelser med militära luftfartyg som skall utredas. Bestämmelserna härom överensstämmer i stort med föreskrifterna i luftfartslagen om utredning av olyckor och andra händelser med civila luftfartyg.

Syftet med en haveriutredning är att klarlägga orsaken till en olycka eller ett tillbud och att med ledning av utredningsresultatet vidta åtgärder till förhindrande av nya händelser av liknande slag. Bestämmelser om vad en undersökningsrapport skall innehålla finns i 120 § luftfartsförordningen.

Inträffade olyckor och tillbud till sådana utreds numera till största delen av SHK. På den civila sidan utreder SHK i princip alla olyckor och tillbud, dock att luftfartsverket utreder vissa smärre olyckor och tillbud. På den militära sidan utreder SHK i princip alla allvarliga olyckor. Övriga militära olyckor samt tillbud till militära olyckor av alla slag utreds i normalfallet av vederbörande försvarsgrenschef, vilken dock har möjlighet att överlåta åt SHK att utföra undersökningen.

2.2.1 Undersökning genom SHK

SHK är sedan år 1978 ett särskilt organ för utredning av civila och militära luftfartsolyckor. SHK:s verksamhet regleras i förordningen (1988:1114) med instruktion för statens haverikommission.

I instruktionen fastslås att SHK har till uppgift att utreda allvarliga luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor inom civil och militär flygverksamhet enligt bestämmelser i luftfartslagen, luftfartsförordningen och kungörelsen om undersökning av militära luftfartsolyckor. SHK har vidare till uppgift att följa den nationella och internationella utvecklingen på de områden som omfattas av kommissionens verksamhet och samarbeta med berörda säkerhetsmyndigheter i deras haveriförebyggande verksamhet.

SHK:s utredningspersonal består av en generaldirektör som chef samt fyra haveriutredare. Generaldirektören skall vara eller ha varit ordinarie domare. Av haveriutredarna skall en vara eller ha varit ordinarie domare, två äga flygoperativ sakkunskap och en flygteknisk sakkunskap. SHK får anlita experter och sakkunniga att biträda med utredningsarbetet.

Bestämmelser om själva utredningsförfarandet finns i luftfartslagen och luftfartsförordningen. SHK arbetar på ungefär samma sätt som sjöfartens haverikommission. Införskaffande och upptagande av utredning går således till på liknande sätt. Inte heller SHK äger begära att vittne som hörs av SHK bekräftar sin berättelse med ed. SHK kan emellertid begära att domstol skall uppta förhör med vittne under ed.

2.2.2 Undersökning genom luftfartsverket

Såsom nämnts utreder luftfartsverket numera inga svårare olyckor eller andra allvarliga händelser. Ursprungligen var det emellertid luftfartsverket (luftfartsstyrelsen) som svarade för all civil utredningsverksamhet, dock att en särskild (opartisk) undersökningskommission vid behov kunde tillsättas. År 1978, då SHK inrättades, överfördes ansvaret för utredning av allvarliga olyckor dit. Luftfartsverket hade fortfarande kvar ansvaret för övriga utredningar. År 1982 överfördes genom överenskommelse mellan SHK och luftfartsverket – efter de riktlinjer som fastslogs i prop. 1981/82:100 bil. 9 – också den återstående egentliga utredningsverksamheten till SHK. Trots detta förekommer i dag fortfarande viss utredningsverksamhet hos luftfartsverket. Denna rör enbart olyckor av relativt bagattellartad natur samt mindre allvarliga tillbud och incidenter. Närmare föreskrifter om denna verksamhet finns i tjänsteföreskrifter angående luftfartsverkets åtgärder i haveri- och tillbudsärenden.

Enligt förordningen (1988:78) med instruktion för luftfartsverket är verket tillsyns- och säkerhetsmyndighet på luftfartsområdet. Även i övrigt föreligger stora likheter mellan luftfartsverkets och sjöfartsverkets verksamhet inom respektive område.

Vad avser säkerhetsarbetet finns således inom luftfartsverket en organisation som är uppbyggd efter den modell som gäller för sjöfartsverket. Sjöfartsinspektionens motsvarighet är hos luftfartsverket en avdelning

benämnd luftfartsinspektionen. Direktören vid luftfartsinspektionen har liksom sin motsvarighet hos sjöfartsverket en oberoende ställning i säkerhetsfrågor och avgör enligt verkets instruktion (15 §) bl. a. sådana frågor om undersökning av luftfartsolyckor som ankommer på luftfartsverket.

2.3 Undersökning av järnvägsolyckor

Den vid banverket inrättade järnvägsinspektionen har övertagit de tillsynsfunktioner med avseende på säkerheten i spårtrafik som tidigare tillkom SJ och, i fråga om enskilda järnvägar m. m., vägverket. Direktören vid järnvägsinspektionen har i säkerhetsfrågor en självständig ställning och lyder i denna egenskap inte under banverket. Detta överensstämmer med vad som gäller beträffande direktören vid sjöfartsinspektionen hos sjöfartsverket och direktören vid luftfartsinspektionen hos luftfartsverket.

Banverket har också ansvaret för utredning av olyckor som inträffar i all slags spårtrafik. Enligt 8 § 3 förordningen (1988:707) med instruktion för banverket ankommer uppgiften på direktören vid järnvägsinspektionen.

Kommittén för utredning av allvarliga olyckshändelser (katastrofkommissionen) har enligt sina direktiv (Dir. 1981:12) befogenhet att undersöka alla typer av allvarliga olyckor, utom luftfarts- och sjöfartsolyckor, och tillbud till sådana händelser. Kommissionen har alltså befogenhet att undersöka allvarliga järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor. Kommissionen skall inrikta sitt arbete på de från säkerhetssynpunkt allvarligaste olyckorna.

Några bestämmelser som reglerar förfarandet vid kommissionens undersökningar, såsom rätten att hålla förhör m. m., finns inte. Inte heller i övrigt finns det för närvarande några bestämmelser i lag eller förordning som närmare reglerar hur undersökningen av järnvägsolyckor skall gå till.

2.4 Undersökning av andra olyckor

2.4.1 Katastrofkommissionens undersökningsverksamhet

Som har nämnts i det föregående har katastrofkommissionen enligt sina direktiv befogenhet att undersöka alla typer av allvarliga olyckor, utom luftfarts- och sjöfartsolyckor, och tillbud till sådana händelser. Det gäller bl. a. bränder, explosioner, ras, översvämningar, trafikolyckor och utflöden av skadliga ämnen som har medfört eller kan befaras medföra betydande skador på människor eller egendom eller i miljön. Kommissionens arbete är främst inriktat på de från säkerhetssynpunkt allvarligaste olyckshändelserna. Bland de allvarliga olyckshändelser som har undersökts av kommissionen finns bränder, gasexplosioner, klorolyckor, vägras, vägtrafik- och järnvägsolyckor, utflöde av skadligt ämne, översvämningar, dammläckage, dammbrott och risk för dammbrott, olyckor med fritidsbåtar, sportdykarolyckor och militära skjutolyckor.

Kommissionens undersökningsarbete har enligt direktiven till syfte att klarlägga omständigheterna kring allvarliga olyckshändelser och tillbud till sådana händelser, granska säkerhetsåtgärderna och pröva effektiviteten av

2.4.2 Kommissionens sammansättning och organisation

Kommissionen har fem ledamöter. Ingen av ledamöterna är knuten till kommissionen på heltid. Ordföranden och hans ställföreträdare är jurister. De övriga ledamöterna har sakkunskap i tekniska frågor. Av dessa har en dessutom särskild sakkunskap när det gäller brandskydds- och räddningstjänstfrågor samt en särskild sakkunskap i arbetarskyddsfrågor. Kommissionens sekreterare är knuten till kommissionen på heltid.

Utöver den sakkunskap som kommissionens ledamöter själva äger har kommissionen tillgång till särskilt förordnade experter med specialkunskap inom ett stort antal fackområden. Till kommissionens förfogande, som s. k. fasta experter, har sålunda förordnats 15 personer som representerar sakkunskap på olika områden. Som experter på allmän räddningstjänst har kommissionen fem experter, varav fyra är geografiskt fördelade (Malmö, Göteborg, Stockholm och Umeå). Därutöver finns fasta experter när det gäller byggnadstekniska frågor, byggnadstekniskt brandförsvar, medicinska frågor, kemiska frågor, geotekniska frågor, strålskyddsfrågor, meteorologiska frågor, frågor om explosiva varor, frågor om trafiksäkerhet och frågor om spår bunden trafik. Kommissionens experter får särskild ersättning för varje uppdrag de utför åt kommissionen.

Vid några tillfällen har kommissionen förordnat experter med uppdrag att biträda kommissionen vid utredning av visst ärende. Kommissionen har även anlitat utomstående expertis utan särskilt förordnande som expert åt kommissionen. Kommissionen kan också tillgodogöra sig experthjälp genom att – med stöd av kommittéförordningen – inhämta yttrande från statliga och kommunala myndigheter.

Katastrofkommissionen beslutar själv huruvida en olyckshändelse skall undersökas. Beslut om att inleda undersökning fattas av ordföranden. På ett senare stadium beslutar kommissionen i dess helhet om undersökningen skall fullföljas. Vid undersökningen utgör kommissionens ordförande, ytterligare en ledamot och kommissionens sekreterare ett särskilt arbetsutskott. Till arbetsutskottet knyts en eller flera experter.

2.4.3 Undersökningens genomförande

För att kommissionen fortlöpande skall få kännedom om inträffade allvarliga olyckshändelser har SOS Alarmering efter överenskommelse med kommissionen åtagit sig att under en försöksperiod snarast meddela kommissionen om larm om allvarliga olyckshändelser som har kommit in till länsalarmeringscentralerna. Vidare har generaltullstyrelsen och sedermera kustbevakningen åtagit sig att underrätta kommissionen om inträffade större olyckor (oljeutsläpp, kemikalieolyckor m. m.) som berör kustbevakningens ansvarsområde inom räddningstjänsten. Många olyckor av allvarligare karaktär kommer till kommissionens kännedom genom meddelande i massmedierna.

Besök på olycksplatsen ingår regelmässigt som ett led i kommissionens undersökningar. Det är i första hand medlemmarna i kommissionens arbetsutskott som besöker olycksplatsen, ofta tillsammans med någon expert.

Katastrofkommissionen har i sitt undersökningsarbete inte några andra befogenheter än som följer av kommissionens direktiv och möjligheten att med stöd av kommittéförordningen inhämta yttranden från statliga och kommunala myndigheter. Till följd härav och för att undvika dubbelarbete gör kommissionen i de flesta utredningarna inte några primärundersökningar, som exempelvis teknisk brandplatsundersökning, på olycksplatsen. Sådana åtgärder verkställs i stället av polismyndigheten eller annan myndighet med utredningsansvar (t. ex. yrkesinspektionen) även om denna myndighet utreder olyckan från andra utgångspunkter än kommissionen. I den mån enskilda personer har behövt höras av kommissionen har de frivilligt ställt sig till förfogande härför.

Kommissionen får regelmässigt tillgång till polisrapporter, utryckningsrapporter (från räddningskårerna), larmrapporter (från SOS-centralerna), yrkesskaderapporter (från yrkesinspektionerna) och rapporter från sprängämnesinspektionen, statens järnvägar eller andra berörda myndigheter eller sakägare. Kommissionen håller också vid utredningarna fortlöpande kontakter och överläggningar med berörda myndigheter och andra.

I syfte att komplettera och kontrollera insamlat material samt att fördjupa undersökningarna anlitar kommissionen i förekommande fall särskild expertis. I första hand anlitas kommissionens fasta experter. Dessa avger särskilda utlåtanden i ärenden eller går igenom upprättade utkast till rapporter.

Vid särskilt omfattande utredningar organiseras inom kommissionen arbetsgrupper som har till uppgift att utreda t. ex. samordningen av räddningstjänsten eller vissa tekniska frågor.

2.4.4 Katastrofkommissionens rapporter

Kommissionen upprättar enligt direktiven för varje undersökning en särskild rapport till regeringen. Några preliminära rapporter av det slag som SHK och sjöfartens haverikommission brukar avge upprättas inte av kommissionen. Däremot har det förekommit att kommissionen innan rapporten färdigställts har lagt fram rekommendationer om brådskande åtgärder för ansvariga organ.

Rapporten avlämnas till chefen för försvarsdepartementet. Den remissbehandlas därefter genom försvarsdepartementets försorg. Om de av kommissionen föreslagna åtgärderna berör ett annat departement, överlämnas rapporten till detta för vidare handläggning. Handläggningen inom regeringskansliet avslutas genom regerings- eller departementsbeslut avseende de i kommissionens rapport rekommenderade åtgärderna.

Kommissionen lämnar sina rapporter också till dem som är direkt berörda av utredningarna eller som i övrigt har intresse av att ta del av rapporterna.

2.4.5 Undersökning genom tillsynsmyndigheter

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 olyckan. Detta gäller bl. a. arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen inom arbetsmiljöområdet, kemikalieinspektionen och länsstyrelserna inom miljöområdet, sprängämnesinspektionen när det gäller sprängningsolyckor.

Inom arbetslivet utförs undersökningar om arbetsolycksfall regelmässigt av yrkesinspektionen och i vissa fall av arbetarskyddsstyrelsen. Enligt 2 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166) skall arbetsgivare utan dröjsmål anmäla olyckor eller annan skadlig inverkan i arbete, som har lett till dödsfall, svårare personskada eller som samtidigt har drabbat flera arbetstagare. Underrättelseskyldigheten omfattar även tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.

3 Överväganden

3.1 Gemensam ordning för haveriutredningar inom luftfarten och sjöfarten

Mitt förslag: 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, avskaffas.

Utredningsförslaget: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Utredarens förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran helt eller i huvudsak av alla instanser som har yttrat sig på denna punkt.

Skälen för mitt förslag: Allvarliga olyckor som drabbar den civila luftfarten undersöks enligt gällande ordning av SHK. Det är omvittnat att undersökningar genom SHK:s försorg är en både effektiv och allmänt sett lämplig form för utredningar som har till syfte att klarlägga händelseförlopp och olycksorsak och att ge underlag för åtgärder som kan förhindra en upprepning av liknande händelser.

Utredarens förslag att införa samma ordning för undersökningar från säkerhetssynpunkt av allvarliga sjöolyckor som för allvarliga luftfartsolyckor får ses mot denna bakgrund. Jag delar de synpunkter som ligger till grund för detta förslag och vill i sammanhanget särskilt peka på 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 händelsen har inträffat. Jag ansluter mig alltså till utrednings-

förslaget i denna del. Därav följer att jag också godtar utredarens uppfattning att den särskilda undersökningskommission som nu kan tillsättas av regeringen enligt 314 § sjölagen för undersökning av allvarliga sjöolyckor, sjöfartens haverikommission, bör avskaffas. Något behov av ett sådant undersökningsorgan föreligger inte längre med den av mig förordade ordningen.

Av vad jag har anfört i det föregående framgår att jag också anser att SHK bör vara den myndighet som får huvudansvaret för undersökningar av såväl allvarliga luftfartsolyckor som allvarliga sjöolyckor. Jag har för avsikt att i annat sammanhang lägga fram förslag härom för regeringen.

3.2 Samma ordning för undersökning av alla allvarliga olyckor

Mitt förslag: Samma ordning skall gälla för undersökning från säkerhetssynpunkt av alla slags allvarliga olyckor, vare sig det är fråga om luftfartsolyckor, sjöolyckor, järnvägsolyckor eller andra olyckor. Huvudansvaret för undersökningarna bör läggas på SHK.

Utredningsförslagen: Katastrofkommissionen föreslår att en fristående permanent statens katastrofkommission tillskapas med uppgift att undersöka alla typer av allvarliga olyckshändelser (och tillbud därtill) utom luftfarts- och sjöolyckor. Även om den grundläggande utredningsmetodiken hos SHK, sjöfartens haverikommission och den föreslagna permanenta katastrofkommissionen har likheter, är det enligt katastrofkommissionens uppfattning fråga om utredningar som var för sig har sådan särprägel att de inte lämpligen bör samordnas inom ett utredningsorgan.

Utredaren anser, efter samråd med katastrofkommissionen, att någon samordning av den föreslagna permanenta katastrofkommissionen med SHK inte bör ske men att de olika kommissionerna bör söka samarbete med varandra.

I justitiedepartementets promemoria tas inte ställning till vilket organ som bör få ansvaret för undersökning av allvarliga järnvägsolyckor. I promemorian framhålls dock att, oavsett vilken form för sådan undersökningsverksamhet som väljs i framtiden, den utredande myndigheten, vare sig det är banverket eller ett fristående organ, bör ha befogenheter i utredningsverksamheten som motsvarar dem som de utredande myndigheterna på sjöfarts- och luftfartsområdet har nu.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser tillstyrker katastrofkommissionens förslag om att en fristående permanent katastrofkommission för undersökning av allvarliga olyckshändelser utom luftfarts- och sjöolyckor inrättas. Andra instanser ser fördelar i en sammanslagning med SHK. Vissa instanser förordar en samordning av en permanent katastrofkommission med statens räddningsverk. Några instanser berör i yttranden över utredarens förslag frågan om en gemensam organisation för undersökning av såväl luftfarts- och sjöolyckor som andra allvarliga olyckshändelser eller

tillbud. De anser att en samorganisation bör övervägas. Flera remissinstanser uttalar i yttranden över justitiedepartementets promemoria att ett fristående organ bör få till uppgift att undersöka järnvägsolyckor.

Skälen för mitt förslag: De skäl som talar för mitt förslag i fråga om undersökningar av allvarliga olyckor på sjöfartsområdet anser jag ha bärekraft också i fråga om undersökningar av allvarliga olyckor på järnvägsområdet, dvs. i trafik med järnväg, spårväg eller tunnelbana. Liksom på luftfarts- och sjöfartsområdena finns på järnvägsområdet en tillsynsmyndighet som har att svara för säkerhetsfrågor, nämligen banverket. På samma sätt som i fråga om undersökningar av allvarliga luftfarts- och sjöolyckor bör det vara en fördel, både för allmänheten och för tillsynsmyndigheten, att det för undersökningar av allvarliga järnvägsolyckor finns ett oberoende utredningsorgan.

Allvarliga olyckor som inte berör luft-, sjö- eller spårtrafiken kan vara av de mest skiftande slag. Det kan vara fråga om katastrofartade bränder på hotell, explosioner i industrianläggningar, jordskred, matförgiftningar på ålderdomshem, linbaneolyckor och läckage av giftiga kemikalier ut i naturen. Att det finns ett behov att undersöka sådana händelser från säkerhetssynpunkt för att vinna insikter eller öka kunskapen om möjligheterna att förebygga liknande händelser eller begränsa skadorna är uppenbart. Katastrofkommissionen har genom sin verksamhet gett klart stöd för denna uppfattning. Det är enligt min mening tydligt att det i fortsättningen bör finnas ett särskilt permanent organ som har till uppgift att göra undersökningar från säkerhetssynpunkt även av sådana allvarliga olyckor som inte är luftfarts-, sjö- eller järnvägsolyckor.

Som nämnts har katastrofkommissionen föreslagit att det tillskapas ett permanent organ för undersökning av alla allvarliga olyckor med undantag av sjö- och luftfartsolyckor. För egen del är jag inte övertygad om att det är rationellt att ha två separata fristående organ för undersökning av allvarliga olyckor. De rutiner som har utbildat sig inom katastrofkommissionens hittillsvarande verksamhet skiljer sig från dem som tillämpas av SHK. Oliheterna är dock inte så stora att det av det skälet skulle vara olämpligt att välja samma organ för undersökning av allvarliga luftfarts- och sjöolyckor som för undersökning av allvarliga järnvägsolyckor och allvarliga olyckor i övrigt. För allmänheten måste det dessutom te sig naturligt att samma organ har undersökningsansvaret för alla slags allvarliga olyckor. Den mest rationella lösningen, både från effektivitetssynpunkt och från kostnadssynpunkt, är enligt min mening att endast *ett* organ får ansvaret för undersökning av allvarliga olyckor, oberoende av i vilken verksamhet de har inträffat. Jag anser att SHK bör få uppgiften att svara för undersökning av alla slags allvarliga olyckor.

Om SHK skall kunna vara effektiv i sin vidgade verksamhet, är det viktigt att den har tillräcklig flexibilitet i sitt arbete. En sådan bör kunna uppnås utan någon principiell ändring i kommissionens organisation, som nu bygger på haveriutredare som är fast knutna till kommissionen samt experter och sakkunniga som vid behov anlitas för de särskilda undersökningarna. Antalet haveriutredare, som nu är fyra, bör med hänsyn till de tillkommande arbetsuppgifterna ökas, men denna ökning bör kunna be-

gränsas till fyra personer. Av dessa bör två vara heltidsanställda och två arvodesanställda för tjänstgöring vid behov. Den ena av de nya haveriutredarna med anställning på heltid bör ha domarkompetens för att vid behov kunna anlitas för att leda en undersökning. Den andra bör ha teknisk utbildning med specialkompetens inom området befolkningsskydd/räddningstjänst. De båda haveriutredare som bör anställas på arvodesbasis bör ha specialkompetens inom sjöfartsområdet (sjöoperativ resp. sjöteknisk kompetens).

Finansieringsfrågan

Den organisation för SHK med ett utvidgat ansvarsområde som jag har beskrivit nu medför lägre fasta kostnader än som skulle uppkomma med två särskilda permanenta kommissioner i enlighet med katastrofkommissionens förslag och som uppkommer enligt gällande ordning, dvs. med en permanent kommission (SHK), en "stående" kommission (sjöfartens haverikommission) och en utredning (katastrofkommissionen).

Till SHK finns i statsbudgeten uppfört ett formellt förslagsanslag på 1 000 kr. Luftfartsverket och chefen för flygvapnet svarar för kostnaderna för kommissionens verksamhet. Detta innebär att finansieringen slutligen sker genom civila luftfartsavgifter och anslag till chefen för flygvapnet. Antalet civila och militära haverier och resursåtgången för att utreda haverierna ligger till grund för fördelningen av kostnaderna mellan de båda myndigheterna. Under budgetåret 1988/89 uppgick de totala kostnaderna för SHK till 4,4 milj. kr., varav luftfartsverket betalade 2,7 milj. kr. och chefen för flygvapnet 1,7 milj. kr.

Kostnaderna för sjöfartens haverikommission betalas från det under sjätte huvudtiteln uppförda anslaget Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster, anslagsposten Särskild undersökningskommission vid sjöolyckor. Kostnaderna har hittills belastat statsbudgeten. Under budgetåret 1988/89 uppgick kostnaderna till knappt 0,6 milj. kr.

Kostnaderna för kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser betalas från försvarsdepartementets anslag Utredningar m. m. Kostnaderna för kommitténs verksamhet var under budgetåret 1988/89 1,0 milj. kr.

Enligt min mening bör de fasta kostnaderna för SHK:s verksamhet och de kostnader som föranleds av de särskilda undersökningarna bäras av berörda intressenter. Förutom luftfarten som hittills betalat kostnaderna för SHK:s verksamhet, är sjöfarten och den spårbundna trafiken berörda. Jag anser följaktligen att sjöfarten genom sjöfartsverket och den spårbundna trafiken genom banverket (järnvägsinspektionen) bör bära sina respektive andelar av kommissionens fasta kostnader och kostnaderna för de särskilda utredningar som kan förekomma. Det belopp som har tagits upp under anslagsposten Särskild undersökningskommission vid sjöolyckor under sjöfartsverkets anslag för budgetåret 1990/91, 1 350 000 kr., bör under nästa budgetår övergångsvis kunna användas för att täcka en del av kommissionens fasta kostnader. Sjöfartsverket skall därutöver, som har nämnts tidigare, täcka övriga kostnader inom ramen för affärsrörelsen. För luftfartens del bibehålls

gällande system. För den spårbundna trafikens del bör såväl del av de fasta kostnaderna som kostnaderna för särskilda undersökningar täckas från anslaget D 5 Järnvägsinspektionen. När det gäller kostnaderna för undersökning av andra olyckor än som har berörts nu, dvs. olyckor som hittills utretts av kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser, bör dessa kostnader tills vidare täckas från försvarsdepartementets anslag.

Min avsikt är att föreslå regeringen att meddela närmare föreskrifter om kostnadsfördelning m. m. i samband med regleringsbrev.

3.3 Undersökningarnas inriktning

Mitt förslag: Undersökningar av allvarliga olyckor skall, liksom undersökningar av tillbud till sådana händelser, vara inriktade på de säkerhetsmässiga aspekterna.

Utredningsförslagen: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser som har tagit upp frågan tillstyrker utredningsförslagen i denna del.

Skälen för mitt förslag: Genom en undersökning av en allvarlig olycka skall i första hand klarläggas händelseförloppet och orsakerna till det inträffade. Liksom nu sker i fråga om exempelvis undersökningar av luftfartsolyckor bör ett klarläggande av nämnda omständigheter ske i fråga om alla slags allvarliga olyckor i syfte att vinna kunskaper för framtiden. Därigenom kan en upprepning av händelsen förebyggas eller effekterna av liknande händelser begränsas.

Undersökningar enligt den ordning som jag förordar bör vara helt inriktade på de säkerhetsmässiga aspekterna. Frågor om skadestånd eller straffrättsligt ansvar bör alltså inte utredas genom nu ifrågavarande undersökningar. Det kan naturligtvis tänkas att det material som framkommer genom en sådan undersökning kan få betydelse i andra sammanhang, exempelvis i ett mål om skadestånd. Jag vill dock stryka under att detta i så fall är en "biprodukt" och ingalunda det resultat som eftersträvas med undersökningen. Det resultat som skall eftersträvas är insikter i fråga om säkerheten. Det är just mot denna bakgrund som jag förordar att också tillbud till allvarliga olyckor bör undersökas enligt den av mig förordade ordningen. Med tillbud avser jag både händelser som hade kunnat leda till allvarliga olyckor och andra händelser som ger vid handen att det förekommer allvarliga brister i fråga om exempelvis det för verksamheten gällande säkerhetssystemet.

Att undersökningen skall vara inriktad på de säkerhetsmässiga aspekterna innebär också att den även bör avse omständigheter som hänför sig till räddningstjänstens insatser i samband med händelsen. Frågor om hur räddningstjänsten fungerade för att begränsa skador, vilka förbättringar som bör göras eller vilka brister som bör rättas till är enligt min mening väsentliga led i den säkerhetsmässiga undersökningen. Jag ansluter mig alltså till de synpunkter som katastrofkommissionen har framfört i denna

3.4 Utredningsorganets uppgifter

Mitt förslag: Det särskilda utredningsorganet – som enligt det tidigare sagda bör vara 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 omfattar 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.

Utredningsförslagen: Överensstämmer såvitt gäller utredningsorganets uppgifter i princip med mitt förslag. I förslagen förordas dock en lägre gräns för undersökningsskyldighetens inträde. Å andra sidan föreslås eller förutsätts möjlighet för utredningsorganet att delegera undersökningen till annan. I fråga om allvarliga järnvägsolyckor och allvarliga olyckor i övrigt föreslår katastrofkommissionen den ordningen att olyckor och tillbud skall undersökas endast i de fall då utredningsorganet finner skäl att göra en undersökning. Att utredningsorganet skall kunna göra undersökningen också i fråga om mindre allvarliga händelser, om de har betydelse från säkerhetssynpunkt, föreslås av utredaren i fråga om händelser som berör luft- eller sjötrafiken. Utredaren föreslår i fråga om sådana händelser en vidsträckt skyldighet för tillsynsmyndigheterna att lämna underrättelser till SHK.

Remissinstanserna: De instanser som har yttrat sig över förslagen såvitt avser undersökningar av luftfarts-, sjö- och järnvägsolyckor har inte framfört någon avvikande mening. Såvitt avser allvarliga olyckor i övrigt har flertalet remissinstanser lämnat katastrofkommissionens förslag utan erinran. Flera remissinstanser bedömer den av utredaren föreslagna underrättelseskyldigheten för tillsynsmyndigheterna som för betungande för dessa och för SHK.

Skälen för mitt förslag: Utredningsförslagets innebörd är att det särskilda utredningsorganet främst skall befatta sig med undersökning av de allvarligare olyckorna på de olika områdena men ha rätt att ta sig an också andra fall om det föreligger ett allmänt intresse att så sker. Olika vägar att nå fram till detta mål har föreslagits. Dels föreslås en relativt vidsträckt definition av termen "allvarlig olycka" och därmed en långtgående under-

sökningsskyldighet som kompenseras med en möjlighet för utredningsorganet att till annan delegera undersökningar, generellt eller i det särskilda fallet. Dels föreslås, också här med en relativt vidsträckt definition, att undersökning av en allvarlig olycka genom det särskilda utredningsorganets försorg skall komma till stånd endast i de fall då utredningsorganet självt bedömer att en sådan undersökning är påkallad av ett allmänt intresse.

För egen del finner jag att en tredje lösning är mest ändamålsenlig. Utredningsorganets skyldighet att undersöka allvarliga olyckor bör begränsas till de allvarligaste fallen. Detta kan ske genom att i en ny lag i ämnet fastslås i vilka fall en undersökning är obligatorisk samtidigt som utredningsorganet ges rätt att undersöka också andra fall, om det är motiverat med hänsyn till omständigheterna. Även om med denna lösning utredningsorganets behov av att kunna delegera undersökningar minskas, bör en sådan delegationsmöjlighet ändå öppnas så att flexibilitet i utredningsverksamheten och bästa utnyttjande av tillgängliga resurser kan säkerställas.

När det gäller avgränsningen av det obligatoriska undersökningsområdet bör den begränsning som jag har berört i det föregående utformas så att skaderekvisitet skärps. Medan det i utredningsförslagen räcker med att en enda person har omkommit eller blivit allvarligt skadad eller att betydande skador har uppkommit genom olyckan för att en allvarlig olycka skall anses föreligga, bör det enligt min mening stadgas att olyckan skall ha medfört att flera människor har omkommit eller blivit allvarligt skadade eller att skadorna på egendom eller i miljön har varit omfattande. En sådan skärpning bör genomföras i fråga om samtliga allvarliga olyckor med undantag av allvarliga luftfartsolyckor. Beträffande dessa grundas gällande definition på en internationell konvention som har biträtts av Sverige (1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten). Den bör därför behållas i oförändrat skick.

Som nämnts anser jag att det särskilda utredningsorganet skall ha rätt att i vissa fall undersöka också händelser som inte tillhör kategorin "allvarliga olyckor" eller tillbud till sådana händelser. De fall jag tänker på i detta sammanhang är för det första fall där det av objektivitetsskäl, dvs. för att tilltron till undersökningens objektivitet inte skall rubbas, är lämpligast att undersökningen görs av det särskilda utredningsorganet. För det andra tänker jag på fall där undersökningen, trots att händelsen i och för sig inte är av allvarligare art, kan antas bli komplicerad eller annars särskilt resurskrävande. För det tredje tänker jag på fall där det i övrigt, exempelvis när samma slags händelse har inträffat upprepade gånger, är angeläget med tanke på möjligheterna att förebygga liknande olyckor eller minska verkningarna av dem att undersökningen görs mer grundligt och allsidigt än vad som annars vore motiverat. De omständigheter som sålunda talar för att det särskilda utredningsorganet beslutar att göra en undersökning av händelser som inte tillhör kategorin allvarliga olyckor anser jag — i huvudsaklig överensstämmelse med vad utredaren har föreslagit — också utgöra skäl mot att utredningsorganet delegerar undersökningsansvaret beträffande en allvarlig olycka eller ett tillbud.

Det särskilda utredningsorganet, som enligt det tidigare sagda bör vara SHK, behöver för att det skall kunna fullgöra sin skyldighet att göra undersökningar av allvarliga olyckor och tillbud ha tillgång till snabb information om sådana händelser. Det är regeringens sak att meddela föreskrifter varigenom vederbörande tillsynsmyndigheter åläggs att underrätta SHK. Detta gäller främst händelser som berör luftfarten, sjöfarten och spårtrafiken. Det är viktigt att det också i fråga om allvarliga olyckor i övrigt och tillbud till sådana händelser säkerställs att SHK får snabb information. Detta kan ske genom att regeringen bemyndigas att föreskriva en underrättelseskyldighet för kommunerna inom ramen för den kommunala räddningstjänsten enligt räddningstjänstlagen (1986: 1 102).

I detta sammanhang vill jag nämna att jag, till skillnad från utredaren, inte finner det ändamålsenligt att ålägga tillsynsmyndigheterna en underrättelseskyldighet i fråga om alla slags händelser som har betydelse från säkerhetssynpunkt. En sådan vidsträckt underrättelseskyldighet, som skulle medföra avsevärt merarbete för såväl myndigheterna som SHK, kan tänkas vara motiverad om SHK skall ha ansvaret för undersökningar av alla olyckor och tillbud oavsett svårhetsgraden. Enligt min mening bör ansvaret för undersökningar av olyckor inom luftfarten, sjöfarten eller spårtrafiken som inte är allvarliga i princip ligga på vederbörande tillsynsmyndighet. Med hänsyn till detta anser jag att den föreslagna vidsträckta – och av SHK och andra remissinstanser kritiserade – underrättelseskyldigheten inte bör föreskrivas. Rör det sig om en olycka eller ett tillbud som inte är av allvarlig natur bör underrättelseskyldighet föreskrivas endast när det, i enlighet med de riktlinjer jag angett i det föregående, finns särskilda skäl som talar för att händelsen bör utredas av ett fristående organ. Närmare föreskrifter i detta hänseende bör meddelas av SHK.

Tillsynsmyndigheterna behöver i sin tur informationer om olyckor o. d. som har inträffat, om de skall kunna lämna underrättelser till SHK. Sådana informationer får myndigheterna genom rapportering varom det finns bestämmelser i luftfartslagen och sjölagen. Motsvarande bestämmelser är avsedda att tas upp i det förslag till ny järnvägssäkerhetslagstiftning som för närvarande utarbetas inom kommunikationsdepartementet.

SHK:s undersökningar måste naturligtvis utföras i nära samarbete med, och ofta med bistånd från, berörda tillsynsmyndigheter. Bl. a. är det viktigt att en tillsynsmyndighet får underrättelse från SHK om kommissionens avsikt att göra en undersökning i ett visst fall.

3.5 Sjöförklaringsinstitutet

Mitt förslag: Sjöförklaringen enligt sjölagen bibehålls i huvudsak oförändrad som instrument för utredning av sjöolyckor. Den enda principiella nyhet som föreslås innebär att sjöförklaringsens användningsområde skall begränsas när det gäller undersökningar av omständigheter som uteslutande avser sjösäkerheten.

sjölagen – den obligatoriska formen – avskaffas och att sjöförklaring enligt 302 § sjölagen – den fakultativa formen – behålls men bara för utredning av andra förhållanden än sådana som har betydelse för sjösäkerheten. Intresset från sjösäkerhetssynpunkt av undersökningar av sjöolyckor tillgodoses enligt utredarens mening genom hans förslag om undersökning av sådana olyckor genom statens haverikommissions försorg.

Remissinstanserna: Ingen instans som yttrat sig i frågan avstyrker förslaget. Några instanser erinrar dock om det nordiska samarbetet på sjörättens område och ifrågasätter det välbetänkta i att Sverige ensamt ändrar det nuvarande sjöförklaringsinstitutet.

Skälen för mitt förslag: Utredarens förslag i fråga om undersökningar av sjöolyckor innebär bl. a. att institutet sjöförklaring enligt sjölagen ges en ny och mera begränsad funktion, nämligen undersökning av andra förhållanden än sådana som har betydelse för sjösäkerheten. För den sålunda föreslagna lösningen talar utan tvivel att man genom den undgår den dubblering av utredningsinsatsen som skulle uppkomma vid ett generellt införande av haveriutredningar i fråga om sjöolyckor samtidigt som sjöförklaringsinstitutet behålls i oförändrat skick. Vad som talar *mot* denna lösning är å andra sidan att sjöförklaringsinstitutet är förankrat i samnordisk lagstiftning och därför inte utan motsvarande ändringar i övriga nordiska länders lagstiftning bör göras till föremål för genomgripande förändringar. Enligt vad jag har inhämtat är man i övriga nordiska länder f. n. inte beredd att röra sig i den av utredaren för svenskt vidkommande angivna riktningen.

I detta läge ser jag som den lämpligaste lösningen att inte föreslå någon principiell ändring av sjöförklaringsinstitutet utan bara en ändring i sjölagen som skall göra det möjligt för regeringen att inskränka sjöfartsverkets rätt att förordna om sjöförklaring. Om undersökningen görs eller skall göras av SHK i enlighet med vad jag har förordat i det föregående och de omständigheter som skall utredas genom sjöförklaringen uteslutande avser sjösäkerheten, finns det inte någon anledning att samtidigt hålla sjöförklaring. Med denna lösning undviker man en dubblering av undersökningsinsatsen i flertalet fall. Förslaget innebär emellertid också att en sjöförklaring, när den äger rum utan att sjöfartsverket har förordnat därom, liksom nu får avse alla omständigheter, dvs. även sådana som rör sjösäkerheten, och detta också i de fall då händelsen undersöks av SHK. I dessa fall uppkommer alltså en viss dubblering av utredningsarbetet, men min bedömning är, med tanke på att antalet sjöförklaringar på senare tid har varit ringa, att detta blir aktuellt bara i ett fåtal fall. Jag menar därför att den lösning som jag nu har anvisat bör vara godtagbar i avvaktan på ett samlat nordiskt ställningstagande till behovet av sjöförklaringsinstitutet och att den i vart fall är att föredra framför utredarens förslag i nu ifrågakommande avseende.

Mitt förslag: 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 av dessa slag läggs på SHK som dock skall ha rätt att undersöka även mindre allvarliga olyckor, om det finns särskilda skäl därtill.

Utredningsförslaget: Överensstämmer med mitt förslag med den avvikelserna att utredaren, utan att åsyfta någon ändring i den praktiska utredningsverksamheten, vill lägga huvudansvaret för undersökningar av alla olyckor, oberoende av svårhet, på SHK som förutsätts delegera undersökningar av olyckor som inte är allvarliga till respektive försvarsgrenschef eller tillsynsmyndighet.

Remissinstanserna: Av de båda instanser som har yttrat sig i denna del uttrycker överbefälhavaren tveksamhet inför utredarens förslag. Han menar att en minskning av effektiviteten i säkerhetsarbetet och onödig administration skulle bli en följd av utredarens förslag om det genomförs utan ändringar. Överbefälhavaren anser det dock angeläget att mycket svåra haverier samt olyckor där det finns särskilda krav på objektivitet i undersökningen kan hänskjutas till ett opartiskt utredningsorgan. Fiskeristyrelsen har inget att erinra mot utredarens förslag på nu ifrågavarande punkt.

Skälen för mitt förslag: I likhet med utredaren anser jag att syftet med en haveriutredning i samhällets regi bör vara detsamma inom den icke civila sektorn som inom den civila. Undersökningen bör i båda fallen vara uteslutande inriktad på de säkerhetsmässiga aspekterna. Vidare anser jag att det inte finns anledning att i fråga om ansvaret för haveriutredningar som gäller luftfart eller sjöfart för militärt eller annat statsändamål överväga en annan ordning än för undersökningar inom den civila sektorn. Kraven på objektivitet, snabbhet och effektivitet är lika stora på båda områdena. De tillgodoses enligt min mening genom att ansvaret för undersökningar av icke allvarliga olyckor i princip läggs på tillsynsmyndigheten medan SHK skall undersöka alla allvarliga olyckor och tillbud och dessutom ges rätt att i särskilda fall besluta att utföra undersökningen även när det gäller andra händelser.

3.7 Gemensam lagstiftning

Mitt förslag: Behövliga lagbestämmelser om undersökning av alla slags olyckor och andra händelser som har betydelse från säkerhets-synpunkt förs samman i *en* lag. Denna skall ersätta bestämmelser i ämnet i luftfartslagen och sjölagen.

fartslagen och sjölagen. I justitiedepartementets promemoria föreslås sådana bestämmelser i järnvägstrafiklagen. Katastrofkommissionen föreslår en särskild lag om undersökningar av allvarliga olyckshändelser som dock inte skall vara tillämplig på luftfarts- eller sjöolyckor.

Remissinstanserna: Utredningsförslagen lämnas utan erinran. Sjölagsutredningen för dock i sitt yttrande över utredarens förslag fram möjligheten av en gemensam lag om undersökning av luftfartsolyckor och sjöolyckor.

Skälen för mitt förslag: De bestämmelser om undersökning av olyckor som kräver lagform är i huvudsak bestämmelserna om den undersökande myndighetens befogenheter i utredningsverksamheten. Likartade bestämmelser härom behövs på samtliga de områden som avses med utredningsförslagen. Med tanke på detta och då jag, som framgår av det föregående, har stannat för att föreslå att i princip samma ordning skall gälla för undersökning av alla slags allvarliga olyckor och andra händelser som har betydelse från säkerhetssynpunkt, är det enligt min mening lagtekniskt enklast om den nödvändiga lagregleringen får ske genom en ny särskild lag i ämnet. Denna lösning har även fördelar från tillämpningssynpunkt. Också de föreskrifter som det ankommer på regeringen att utfärda på grundval av lagen bör kunna få formen av en gemensam förordning. Förslag härom avser jag att ta upp i ett annat sammanhang.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag 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,
5. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).

Förslagen under 2–5 har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet. Jag har i ärendet också samrått med chefen för försvarsdepartementet.

Förslagen har granskats av lagrådet.

5 Specialmotivering

5.1 Förslaget till lag om undersökning av olyckor

I det till lagrådet remitterade förslaget användes i lagens rubrik beteckningen "allvarliga olyckor" för att markera att lagen inte behandlar olycksutredningar i allmänhet. Lagen tillämpas emellertid också på utredningar av olyckor eller tillbud som inte kan betecknas som allvarliga men där en utredning kan ha särskild betydelse från säkerhetssynpunkt, se 3 §. På inrådan av lagrådet har ordet "allvarliga" utgått och rubriken även i övrigt förkortats.

Begreppet "olyckor" används i förevarande lag i samma bemärkelse som begreppet "olyckshändelser" i räddningstjänstlagen (1986: 1 102).

Prop. 1989/90: 104

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

I denna inledande paragraf, som utformats efter förslag av *lagrådet*, avgränsas tillämpningsområdet till undersökning av olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt (se avsnitt 3.3).

Vid vissa allvarigare olyckor eller tillbud är en undersökning enligt lagens bestämmelser obligatorisk, se 2 §, medan det i andra fall beror på föreskrifter eller beslut av regeringen om en undersökning enligt lagen skall genomföras, 3 §.

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, spåranslagningar 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 spåranslagningen 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.

I *första stycket* räknas upp de fall då en undersökning enligt lagen av en olycka är obligatorisk.

Punkt 1 avser luftfartsolyckor. Bestämmelserna har med vissa redaktionella ändringar tagits över från 11 kap. 7 § luftfartslagen. De bygger på bestämmelser i 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten och

har av den anledningen mindre stränga krav i fråga om olyckans omfattning än vad som är fallet beträffande de olyckor som anges i punkterna 2–4 (jfr avsnitt 3.4). Någon skillnad görs inte mellan olyckor i civil resp. militär luftfart.

Lagrådet har ifrågasatt om inte kvalifikationen i punkt 4 att omfattande skador har uppkommit i miljön borde ges en motsvarighet i punkterna 1–3. Jag delar den uppfattning som ligger bakom lagrådets påpekande och föreslår att i 1 b), 2 b) och 3 b) läggs till orden "eller omfattnade skador har uppkommit i miljön". Uttrycket "omfattande skador" är att anse som allvarligare till sin innebörd än begreppet "betydande skador" som används i 1 b) i fråga om skador på luftfartyg eller egendom.

Enligt 11 kap. 7 § andra stycket luftfartslagen skall bl. a. händelser som tyder på ett väsentligt fel hos markorganisationen alltid undersökas. Den bestämmelsen täcks av andra stycket i förevarande 2 § där det sägs att tillbud eller händelser som tyder på brister i säkerhetskänslighet skall undersökas.

Punkt 2 avser sjöolyckor och bygger på bestämmelserna i 301 § sjölagen. I jämförelse med den paragrafen har rekvisiten för att en olycka obligatoriskt skall undersökas skärpts (se avsnitt 3.4). Enligt 2 a) krävs sålunda att "flera människor" har avlidit eller blivit allvarligt skadade. Hur många omkomna eller skadade det skall röra sig om kan inte anges generellt. Som regel bör krävas att antalet avlidna eller allvarligt skadade människor skall ha uppgått till minst fem såvida inte omständigheterna är sådana att en undersökning framstår som motiverad trots att antalet offer är lägre. Att någon enstaka människa har avlidit eller blivit allvarligt skadad är i och för sig inte tillräckligt. I sådana fall kan dock en undersökning enligt den nya lagen komma till stånd enligt 3 §.

Punkt 2 omfattar också händelser som berör statsfartyg, dvs. fartyg som används endast för statsändamål och inte för affärsdrift. Till statsfartyg räknas bl. a. örlogsfartyg, isbrytare och statliga forskningsfartyg. Olyckor med fritidsbåtar omfattas däremot inte av punkt 2. Undersökningar av olyckor med sådana fartyg kan emellertid komma till stånd med stöd av punkt 4 eller 3 §.

När det gäller de olyckor eller händelser som räknas upp i 301 § sjölagen, vartill 314 § hänvisar, kan anmärkas att vissa av de i förstnämnda paragraf angivna händelserna inte har fått någon direkt motsvarighet i förevarande sammanhang. Att någon som avlidit ombord har begravts i sjön (301 § 3) har inte ansetts utgöra tillräcklig anledning till en undersökning enligt den nya lagen. Detsamma gäller fall av förgiftning (301 § 4) och vissa händelser med avseende på lasten (301 § 8), vilka emellertid kan bli föremål för undersökning som allvarliga olyckstillbud. Kollision och grundstötning (301 § 5) kan falla under 2 b) eller andra stycket i förevarande paragraf. Sådana händelser kan vid behov utredas också enligt 3 §.

Som anmärkts under punkt 1 har omfattnade skador i miljön tagits upp i 2 b) som en grund på vilken undersökning av en sjöolycka skall vara obligatorisk.

Punkt 3 avser järnvägsolyckor, varmed förstås olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift. Beskrivningen av vilka järnvägsolyckor

som alltid skall undersökas enligt lagen ansluter nära till beskrivningen i punkt 2.

Punkt 4 avser andra allvarliga olyckor än som nämns under de föregående punkterna. Det är här fråga om olyckor (med undantag av järnvägsolyckor) av det slag som för närvarande undersöks av katastrofkommissionen. Avgränsningen är i huvudsak densamma som i punkterna 2 och 3. Bestämmelsen avser alla allvarliga olyckor som inte nämnts under punkterna 1 – 3 oberoende av i vilket sammanhang de har inträffat. Som exempel kan nämnas olyckor genom brand, ras, översvämning, explosion, utflöde av skadliga ämnen, skjutolyckor och vägtrafikolyckor.

I andra stycket behandlas undersökningar av olyckstillbud. Bestämmelser om undersökning av tillbud finns för närvarande bara i luftfartslagen (11 kap. 7 § andra st.). Med tillbud avses i detta sammanhang alla slags händelser som i sig inneburit en allvarlig olycksrisk eller som annars tyder på något väsentligt materialfel eller på andra väsentliga brister i säkerhetskänseende. Med sistnämnda uttryck avses brister hänförliga till föreskrifter, anordningar eller den organisation som har tillskapats för att trygga att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt.

Tredje stycket motsvarar i sak 1 § sista ledet i det remitterade förslaget. Bestämmelsen där har tagits upp som ett tredje stycke i paragrafen efter förslag av lagrådet. Stycket innebär att en undersökning av olyckor som avses i punkt 4 är obligatorisk 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.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om att även andra olyckor eller tillbud än som avses i 2 § skall undersökas. Regeringen får också i ett enskilt fall besluta om en sådan undersökning, t. ex. när krav har framställts på utredning genom en fristående myndighet. Det kan röra sig om t. ex. olyckor vid användningen av teknisk utrustning som är vanlig i vissa verksamheter, t. ex. medicinska apparater eller dykarutrustning.

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 biträtts av Sverige.

I paragrafens *första stycke* slås fast att en undersökning enligt den nya lagen skall avse händelser som har inträffat inom riket, dvs. inom Sveriges landområden eller sjöterritorium eller i luftrummet över landområdena och sjöterritoriet.

Med avseende på händelser som berör utländska fartyg anges dock som förutsättning för att en undersökning enligt den nya lagen skall få äga rum att det finns särskilda skäl och att fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Enligt gällande regler (313 § andra stycket sjölagen) kan sjöfartsverket förordna om undersökning genom sjöförklaring, om utredning av en händelse som har inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är påkallad från sjösäkerhetssynpunkt och fartyget befinner sig i svensk hamn. Förslaget avviker alltså i här ifrågavarande avseende på några punkter från gällande ordning. För en undersökning enbart av sjösäkerhetsskäl anvisar förslaget undersökning enligt den nya lagen i stället för sjöförklaring. Vidare har sjölagens krav att fartyget skall finnas i svensk hamn ansetts vara för restriktivt och ersatts med ett krav på att fartyget finns inom Sveriges sjöterritorium. Slutligen krävs enligt förslaget särskilda skäl för en undersökning enligt den nya lagen. Att den behöriga myndigheten i ett utländskt fartygs hemland har framställt en begäran är alltså inte i och för sig tillräckligt för att en undersökning enligt den nya lagen skall komma till stånd. En sådan begäran är givetvis en väsentlig faktor, särskilt om den kommer från ett annat nordiskt land. Den bör dock bedömas mot bakgrund av om det finns ett svenskt intresse av en undersökning, exempelvis på grund av fartygets ägar- eller driftförhållanden eller i säkerhetsmässigt hänseende.

I paragrafens *andra stycke* anges de fall i vilka undersökning enligt den nya lagen skall ske även när händelsen har inträffat utanför svenskt territorium. I linje med vad som gäller för närvarande (116 § luftfartsförordningen och 301 och 302 §§ sjölagen) föreskrivs sålunda att en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall undersökas enligt lagen också när händelsen har inträffat utom riket. Detta uttryck täcker också den situationen att händelsen har inträffat inom ett område utanför något lands suveränitet. Genom en internationell överenskommelse kan ansvaret för undersökningen ha lagts på den stat där olyckan har inträffat. Så har skett genom 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten (annex 13). Den allmänt hållna formuleringen i andra stycket nödvändiggör därför ett förbehåll av innebörd att en annan reglering av undersökningsansvaret än den i stycket angivna inte följer av en internationell överenskommelse som har biträttats av Sverige.

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.

I *första stycket* ges den grundläggande regeln att undersökningar enligt den nya lagen skall göras av den myndighet som regeringen bestämmer. Som har framgått av avsnitt 3.2 anser jag att denna myndighet bör vara SHK.

Regeringen bemyndigas i *andra stycket* att föreskriva att den myndighet som avses i första stycket får överlåta åt någon annan att göra undersökningen. Det torde ofta vara lämpligast att en sådan överlåtelse sker till den behöriga tillsynsmyndigheten. När det gäller militära olyckor är vederbö-

rande försvarsgrenschef som regel tillsynsmyndighet. Det kan också tänkas att överlåtelse sker till någon annan myndighet, och i något fall kan överlåtelse till en enskild person eller organisation tänkas vara motiverad. Som förutsättning för överlåtelse – i det enskilda fallet eller generellt – bör gälla att tilltron till undersökningens objektivitet inte rubbas genom att undersökningen utförs av annan och att det inte i övrigt finns särskilda skäl mot en överlåtelse, exempelvis att undersökningen kan antas bli komplicerad eller annars särskilt resurskrävande. Jag avser att senare återkomma till regeringen med förslag till bestämmelser i denna del. Det är lämpligt att SHK på grundval av sådana bestämmelser träffar överenskommelser med främst tillsynsmyndigheterna om närmare riktlinjer för överlåtelse av utredningar.

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.

I paragrafen anges syftet med en undersökning enligt den nya lagen. För det första skall undersökningen så långt som möjligt klarlägga händelseförloppet, orsaken till händelsen samt uppkomna skador och effekter i övrigt. För det andra skall undersökningen ge underlag för beslut om åtgärder som har till syfte att förebygga en upprepning av händelsen eller att begränsa effekten av liknande händelser. För det tredje skall undersökningen ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för åtgärder som har till syfte att förbättra räddningstjänsten. Nu nämnda faktorer överensstämmer i sak med dem som enligt gällande ordning skall beaktas av katastrofkommissionen i dess verksamhet.

Att en bedömning skall ske i fråga om samhällets räddningsinsatser och möjligheterna att i förekommande fall åstadkomma en förbättring därvidlag utgör formellt – om än inte i fråga om den praktiska tillämpningen – en nyhet i förhållande till vad som nu är föreskrivet beträffande luftfarts- och sjöolyckor. Det har ansetts väsentligt att i den nya lagen uttryckligen ange att räddningstjänstens insatser skall bli föremål för granskning vid alla undersökningar enligt lagen.

Det är regeringens sak att meddela föreskrifter om på vilket sätt och till vilken myndighet undersökningens resultat skall redovisas.

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 iakttas de bestäm-

melser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträttas av Sverige.

Paragrafens *första stycke* har utformats med 11 kap. 10 § luftfartslagen som förebild. Bestämmelsernas tillämplighet har utvidgats till alla undersökningar enligt den nya lagen, men med den begränsningen att undersökningsmyndigheten skall ha funnit det praktiskt genomförbart. Denna begränsning, som saknar motsvarighet i förslagen till ny lagstiftning, har införts efter påpekanden under remissbehandlingen om att det i praktiken kan vara omöjligt att tillämpa reglerna om underrättelseskyldighet m. m. fullt ut på undersökningar av olyckor som har stor omfattning.

I *andra stycket* har tagits upp en erinran om att bestämmelserna i första stycket inte är avsedda att inskränka Sveriges förpliktelser enligt internationella överenskommelser. Den internationella överenskommelse som innehåller bestämmelser om medverkan vid undersökningar av olyckor är 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten (annex 13).

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.

Paragrafen har viss motsvarighet i 11 kap. 11 § luftfartslagen.

Andra stycket har utformats enligt lagrådets förslag. Som behöriga att vidta de angivna åtgärderna nämns vid sidan av polismyndigheten en myndighet som utses av regeringen. Tanken är att tillsynsmyndigheterna skall utses för sina resp. tillsynsområden. Även andra myndigheter kan komma i fråga.

Som lagrådet framhåller kan någon annan myndighet än polismyndighet inte använda våld för att genomföra åtgärder som avses i andra stycket.

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 utredningen. 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.

Paragrafen innehåller bestämmelser som i huvudsak motsvarar 11 kap. 12 § luftfartslagen.

Andra och tredje styckena har utformats enligt lagrådets förslag. Enligt

andra stycket får den myndighet som gör utredningen begära hjälp av polismyndigheten för att genomföra utredningen. Hänvisningen till 23 kap. rättegångsbalken innebär att polisen vid behov får, trots att någon brottsmisstanke inte föreligger, hämta och kvarhålla en person för förhör och i övrigt vidta de åtgärder som nämnda kapitel ger utrymme för. Vid misstanke om brott får dessutom polismyndigheten tillgripa tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken under de förutsättningar som anges där. Detta behöver emellertid, som lagrådet framhållit, inte sägas uttryckligen i förevarande lag.

Bestämmelserna i tredje stycket, som saknade direkt motsvarighet i det remitterade förslaget, har tagits upp på förslag av lagrådet.

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.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 12 § tredje stycket luftfartslagen samt 9 § tredje stycket i det remitterade förslaget och 9 § fjärde stycket i lagrådets förslag.

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.

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.

Paragraferna har en viss förebild i 11 kap. 13 § luftfartslagen. *11 § första stycket* är dock mera allmänt hållet för att kunna tillämpas på samtliga fall av allvarliga olyckor och andra händelser som undersöks enligt den nya lagen. Den egendom som räknas upp i 11 kap. 13 § första stycket luftfartslagen, dvs. egendom som har transporterats med eller hör till det luftfartyg som berörs av händelsen, nämns inte särskilt i 11 §. Sådan egendom får i regel anses utgöra egendom som kan antas vara av betydelse för utredningen av en händelse som berör luftfarten och som därför inte får rubbas utan tillstånd.

11 § andra stycket överensstämmer i sak med sista punkten i 11 kap. 13 §

första stycket luftfartslagen. Synnerliga skäl som motiverar rubbande av egendomen får anses föreligga exempelvis om brandbekämpnings- eller brådslande saneringsåtgärder behöver vidtas eller om röjningsarbete behöver utföras för att möjliggöra återupptagande av trafiken på en viktig trafikled.

Bestämmelserna i 12 § har som följd av regleringen i 11 § första stycket gjorts mera utförliga än motsvarande bestämmelser i 11 kap. 13 § andra stycket luftfartslagen.

Som *lagrådet* framhållit kan undantagsvis förekomma att tvång behöver användas vid omhändertagande av egendom enligt sista meningen i 12 §. Detta får i så fall ankomma på polismyndigheten, till vilken den myndighet som gör undersökningen har att vända sig.

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.

Ansvarsbestämmelserna i paragrafen ansluter till regleringen i 13 kap. 3–5 §§ luftfartslagen.

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

Beslut som enligt paragrafen skall kunna överklagas hos kammarrätten är beslut om säkerställande åtgärder enligt 8 § andra stycket samt beslut som innebär avslag på en begäran att få ta hand om egendom som avses i 11 § första stycket eller beslut enligt 12 § att omhänderta tillvaratagen egendom.

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.

Att underrättelser till SHK om händelser som skall undersökas enligt den nya lagen skall lämnas av statliga myndigheter kan föreskrivas av regeringen utan stöd i någon lagbestämmelse. För en underrättelseskyldighet i detta avseende som skall gälla också kommunerna inom ramen för den kommunala räddningstjänsten krävs däremot lagstöd. I förevarande paragraf bemyndigas regeringen att föreskriva en sådan underrättelseskyldighet.

5.2 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

5 kap. 8 §

I paragrafen regleras skyldigheten att rapportera olyckshändelser och tillbud. Skyldigheten åvilar i första hand befälhavaren (första stycket). Om befälhavaren inte kan fullgöra denna skyldighet, skall luftfartygets ägare eller brukare rapportera i befälhavarens ställe (andra stycket). Rapporten skall lämnas till luftfartsverket (50 § luftfartsförordningen).

I förslaget har — i anslutning till vad utredaren har föreslagit — förts in en ny andra mening i andra stycket enligt vilken ägaren eller brukaren skall rapportera, om ett luftfartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas. Genom tillägget nås överensstämmelse mellan rapporteringsskyldigheten och den undersökningsskyldighet som föreskrivs i den föreslagna lagen om undersökning av olyckor.

I tredje stycket har tillagts en bestämmelse som bemyndigar regeringen att av flygsäkerhetsskäl föreskriva rapporteringsskyldighet också i andra fall än som avses i första och andra styckena. Bestämmelsen, som på sjöfartsområdet har en viss motsvarighet i 70 § sjölagen, är avsedd att ge lagstöd på luftfartsområdet åt en reglering genom regeringsföreskrifter av rapporteringsskyldigheten i fråga om händelser som, utan att vara av det i första och andra styckena avsedda allvarliga slaget, likväl är av betydelse för flygsäkerheten. En liknande reglering har förordats av utredaren bl. a. i fråga om händelser som berör den militära luftfarten.

I detta sammanhang kan nämnas att förevarande paragraf är tillämplig också på luftfart med svenska militära luftfartyg, något som framgår av de ändringar som föreslås med avseende på 15 kap. 1 §.

11 kap. 7—13 §§

Den föreslagna lagen om undersökning av olyckor är avsedd att vara tillämplig också på undersökningar av luftfartsolyckor och tillbud till sådana händelser. Luftfartslagens bestämmelser i detta ämne (upptagna i 11 kap. 7—13 §§) har därför ersatts med en hänvisning i 11 kap. 7 § till den nya lagen.

13 kap. 3 §

Den ändring som föreslås är en följd av att 11 kap. 13 § föreslås bli upphävd.

15 kap. 1 §

Genom ändringarna i paragrafens första stycke klargörs att lagens bestämmelser om rapportering och undersökning av olyckor m. m. skall vara tillämpliga också på militär luftfart. Någon särskild reglering i dessa avseenden med stöd av andra stycket behövs alltså inte längre. Att hänvisningen till 11 kap. 13 § har slopats i första stycket är en konsekvensändring.

5.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1 891:35 s. 1)

Allmänt om ändringsförslagen

Mitt förslag skiljer sig från utredarens på flera sätt. Sålunda har inte tagits upp några bestämmelser om säkerhetsmässig undersökning av sjöolyckor, eftersom sådana undersökningar i förslaget är avsedda att regleras genom

den nya lagen om undersökning av olyckor. Inte heller har de av utredaren föreslagna ändringar i sjölagen genomförts som avser sjöförklaringens innehåll (se avsnitt 3.5).

70 §

I inledningen till första stycket har i förtydligande syfte angetts att rapporteringsbestämmelserna riktar sig mot befälhavare på *svenska* fartyg. Till de där nämnda fartygskategorierna har fogats "statsfartyg". Detta tillägg ansluter till vad utredaren har föreslagit och har till syfte att i detta avseende bringa bestämmelserna om befälhavarens rapporteringskyldighet i överensstämmelse med de i lagen om undersökning av olyckor upptagna bestämmelserna om undersökning av sjöolyckor. Till "statsfartyg" räknas också örlogsfartyg. Förslaget överensstämmer i sak med vad som föreslås beträffande luftfartslagen och är i linje med vad som föreslås i fråga om bestämmelserna om undersökning av olyckor.

Vidare föreslås att sjölagens bestämmelser om formen för befälhavarens rapportering görs mindre detaljerade än nu. Detta uppnås genom att det inte längre anges att en rapport skall vara skriftlig och genom att nuvarande tredje stycket, som preciserar den skriftliga rapportens innehåll och bilagor, slopas. Syftet med dessa ändringar är att möjliggöra, genom bestämmelser som meddelas av regeringen, en ordning i fråga om befälhavarrapportering i sjöfarten som motsvarar den som för närvarande gäller inom luftfarten och som innebär att luftfartsverket alltid skall underrättas omedelbart om vad som har inträffat, under det att den formella rapporten skall lämnas till verket snarast (50 § luftfartsförordningen). Med det i sjölagen nu inskrivna exklusiva kravet på skriftliga rapporter kan det förekomma dröjsmål i rapporteringen av sjöolyckor till sjöfartsverket. I förslaget har slutligen orden "till sjöfartsverket" i första styckets inledning ersatts med orden "till behörig myndighet". Ändringen hänger samman med det i det föregående berörda förslaget att bestämmelserna om befälhavarrapportering skall bli tillämpliga också på befälhavare på örlogsfartyg. Det är regeringens sak att meddela närmare föreskrifter både om formerna för rapporteringen och om vem som skall vara mottagare.

I andra stycket har tagits upp ett bemyndigande för regeringen att av sjösäkerhetsskäl föreskriva rapporteringskyldighet också i andra fall än som avses i första stycket. Formuleringen motsvarar i princip den som föreslås som tillägg till 5 kap. 8 § luftfartslagen och är mera allmänt hållen än den som nu förekommer i 70 § andra stycket sjölagen. Skälet är att bestämmelsen skall kunna tillämpas på såväl civil som militär sjöfart. Någon skillnad i sak är dock inte avsedd i detta hänseende. Inte heller i fråga om den del av nuvarande andra stycket som handlar om rapportering inför sjöförklaring enligt 302 § sjölagen föreslås någon ändring i sak. I denna del föreslås endast den redaktionella ändringen att texten flyttas till tredje stycket som i sin nuvarande lydelse föreslås bli slopad.

I rubriken föreslås att "annan undersökning av sjöolyckor" nämns vid sidan av bl. a. "sjöförklaring" med hänsyn till att det i en ny 315 a § görs en hänvisning till lagen om undersökning av olyckor. Som har nämnts i det föregående är dessa undersökningar – till skillnad från de undersökningar genom en särskild, av regeringen förordnad undersökningskommission som nu regleras i 314 § sjölagen – avsedda att företas i samtliga fall av allvarliga sjöolyckor och tillbud till sådana händelser och de kan göras även i andra fall.

301 §

Eftersom 314 §, som handlar om utredning av sjöolyckor genom en särskild undersökningskommission, föreslås bli upphävd, har hänvisningen i sista stycket till nämnda paragraf slopats.

302 §

I paragrafens andra stycke har en hänvisning till 314 §, som föreslås bli upphävd, ersatts med en hänvisning till 312 § andra stycket.

312 §

De nu i paragrafen upptagna bestämmelserna om att sjöförklaring kan underlåtas eller skjutas upp, om utredning är eller kan väntas bli tillgänglig i annan ordning, lämnas oförändrade och skall i stället utgöra första stycket i paragrafen.

I ett nytt andra stycke har tagits upp ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att sjöförklaring enligt 301 § får underlåtas, om sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en undersökning enligt den nya lagen om undersökning av olyckor. Avsikten är att denna ordning på grund av en regeringsföreskrift skall gälla generellt när undersökningen utförs eller skall utföras av statens haverikommission. Bestämmelsen motsvarar alltså i sak vad som nu stadgas i 314 § första stycket sista punkten.

I ett nytt tredje stycke har förts in ett bemyndigande för regeringen att föreskriva inskränkningar i sjöfartsverkets rätt enligt 302 § första stycket, 308 § tredje stycket, 311 § och 313 § andra stycket att förordna om sjöförklaring. Bemyndigandet är avsett att ge stöd för föreskrifter som, i enlighet med vad som har angivits i avsnitt 3.5, behövs för att undvika dubbla utredningsinsatser – genom sjöförklaring och genom undersökning som avses i 315 a § – i fråga om omständigheter som uteslutande avser sjösäkerheten.

313 §

Det i paragrafens andra stycke upptagna kravet på att ett utländskt fartyg skall befinna sig i svensk hamn för att sjöfartsverket skall kunna förordna

om sjöförklaring har bytts ut mot ett krav på att fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Ändringen är i linje med den reglering som föreslås i 4 § första stycket lagen om undersökning av olyckor.

314 och 315 §§

Något behov av utredningar av sjöolyckor genom en särskild undersökningskommission föreligger inte längre, om den föreslagna nya lagen om undersökning av olyckor blir antagen. 314 § bör därför upphävas, vilket medför en följdändring i 315 §. Den i sistnämnda paragraf upptagna bestämmelsen om användningen av tvångsmedel vid polismyndighetens utredning har anpassats till vad jag, på inrådan av *lagrådet*, har föreslagit i fråga om motsvarande regel i 9 § andra stycket i den nya lagen om undersökning av olyckor.

315 a §

Under en ny mellanrubrik "Annan undersökning av sjöolyckor" föreslås en ny 315 a § i vilken det görs en hänvisning till den nya lagen om undersökning av olyckor som avser undersökning från säkerhetssynpunkt av bl. a. sjöolyckor. Hänvisningen har utformats på samma sätt som motsvarande hänvisning i 11 kap. 7 § luftfartslagen.

5.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1938: 121) om hittegods

Hänvisningen i 7 § första stycket till 11 kap. 13 § luftfartslagen i fråga om fynd som har samband med en luftfartsolycka har ersatts med en hänvisning till 12 § lagen om undersökning av olyckor när det gäller fynd som har samband med en olycka eller händelse som avses i den lagen.

5.5 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980: 100)

De bestämmelser om undersökning av sjöolyckor som föreslås bli upptagna i den nya lagen om undersökning av olyckor innehåller den nyheten att också tillbud till en sjöolycka skall undersökas. I konsekvens härmed utsträcks bestämmelserna i 8 kap. 16 § sekretesslagen till att omfatta också fall som avser ett tillbud till sammanstötning mellan fartyg.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om undersökning av olyckor,
2. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
3. lag om ändring i sjölagen (1 891: 35 s. 1),
4. lag om ändring i lagen (1938: 121) om hittegods,
5. lag om ändring i sekretesslagen (1980: 100).

Dessutom hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att
6. godkänna vad jag har anfört om finansieringen av statens haverikom-
missions verksamhet under budgetåret 1990/91 (avsnitt 3.2).

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Sammanfattning av betänkandet

Kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser (katastrofkommissionen) började sin verksamhet under våren 1982. I enlighet med sina direktiv har kommittén främst ägnat sig åt de från säkerhetssynpunkt allvarligaste olyckshändelserna.

Enligt kommitténs bedömning måste man i framtiden räkna med att det i vårt land årligen – förutom luftfarts- och sjöfartsolyckor – kommer att inträffa i genomsnitt omkring 15 allvarliga olyckshändelser eller tillbud därtill. Denna bedömning grundas på de erfarenheter som kommittén har fått under sin verksamhet åren 1982–1986.

Behovet av en undersökningskommission

Kommittén har övervägt om det finns behov av särskilda utredningar av här avsedda allvarliga olyckshändelser och tillbud därtill eller om det är tillfyllest med de utredningar som i dag görs av olika fackmyndigheter och andra organ. Denna verksamhet är splittrad på olika myndigheter och organ och är inte alltid så allsidig som skulle vara önskvärt. I en del fall har undersökningsverksamheten primärt ett annat syfte än att förbättra säkerheten. Så är det t. ex. i fråga om polisens undersökningar, där det primära syftet är att upptäcka, förebygga och beivra brott och där undersökningen läggs ned om misstanke om brott inte föreligger.

Kommittén anser att undersökningar av allvarliga olyckshändelser bör göras av ett utredningsorgan som är fristående från de myndigheter eller andra organ som ansvarar för eller har tillsyn över verksamheten där olyckan har inträffat eller som har beviljat tillstånd för verksamheten. En annan sak är att ett fristående undersökningsorgan bör utgöra ett komplement till den undersökningsverksamhet som redan förekommer på skilda områden och utredningstekniskt samordnas med denna verksamhet.

Erfarenheterna från kommitténs undersökningsverksamhet visar att det är en fördel att det finns ett organ som har beredskap att med kort varsel inleda undersökning av en inträffad olycka. Tillfredsställande beredskap för att tillgodose detta krav går enligt kommitténs bedömning endast att hålla med en fast organisation (utredare, experter m. fl.). Kommittén anser därför att undersökning av de allvarliga olyckshändelser varom här är fråga bör ske av ett permanent organ och att det inte är tillfyllest med ett undersökningsorgan som tillsätts från fall till fall. Det är inte lämpligt att ett permanent utredningsorgan samordnas med en myndighet som ansvarar för och driver en verksamhet, inom vilken en olycka inträffar, eller som är tillsynsmyndighet inom ett fackområde.

Samordning med andra undersökningskommissioner

Kommittén har haft att ta ställning till frågan om ett permanent utredningsorgan för undersökning av allvarliga olyckshändelser (som inte är sjö-

eller luftfartsolyckor) bör utgöra en särskild myndighet – en fristående kommission – eller sammanföras med statens haverikommission och sjöfartens haverikommission. Kommittén erinrar om att en pågående särskild utredning om organisationsform för undersökning av sjö- och luftfartsolyckor kan förväntas resultera i förslag till en gemensam organisation för utredning av sjö- och luftfartsolyckor.

Den undersökningsverksamhet som bedrivs av statens haverikommission och sjöfartens haverikommission har anpassats till de speciella krav som ställs med hänsyn till det internationella samarbetet för flyg- resp. sjösäkerheten. Enligt kommitténs mening uppvisar dessa båda kommissioner därför en viss särprägel.

Inom kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser har under verksamhetsperioden utvecklats en med hänsyn till undersökningsområdet anpassad praxis vid utredningarna. Kommitténs verksamhet har därigenom fått sin särart.

De nämnda kommissionernas undersökningar – som oftast utförs helt med egen personal – avser enligt kommitténs uppfattning i regel starkt specialiserade och likartade frågor som uppkommer vid oftast korta olycksförlopp. Kommittén har med hänsyn främst till att de inledande undersökningarna inom kommitténs verksamhetsområde i de flesta fall utförs av andra ansvariga utredningsorgan – i förening med att det i några fall är fråga om långt utdragna olycksförlopp – kommit att utbilda helt andra utredningsrutiner. Även om den grundläggande utredningsmetodiken hos de nuvarande kommissionerna och kommittén givetvis har likheter, är det enligt kommitténs uppfattning fråga om utredningar som var för sig har sådan särprägel att de inte lämpligen bör samordnas inom ett utredningsorgan.

I kommitténs undersökningar ägnas regelmässigt stor uppmärksamhet åt att bedöma räddningstjänsten och dess effektivitet i de enskilda fallen. Kommitténs verksamhet har också i övrigt nära anknytning till samhällets räddningstjänst. Denna omständighet samt det förhållandet att verksamheten är av speciell karaktär och inte är baserad på internationella konventioner talar enligt kommitténs mening för att undersökning av allvarliga olyckshändelser, med undantag av sjö- och luftfartsolyckor, bör handhas av ett fristående utredningsorgan – en kommission – som inte är samordnad med de nuvarande undersökningskommissionerna.

Kommittén har inte heller funnit att en samordning med de nuvarande undersökningskommissionerna skulle medföra några rationaliseringseffekter eller kostnadsbesparingar av betydelse.

På grund av det ovan anförda föreslår kommittén att det tillskapas en fristående permanent kommission med uppgift att undersöka alla typer av allvarliga olyckshändelser (och tillbud därtill) utom luftfarts- och sjöfartsolyckor.

Undersökningskommissionens arbetsuppgifter

Kommittén föreslår att alla slag av olyckor som samhällets räddningsorgan möter skall kunna undersökas. Sådana allvarliga olyckshändelser som

inträffar inom luftfartens och sjöfartens områden utreds redan nu i säkerhetssyfte av statens haverikommission och sjöfartens haverikommission. Den nya utredningsverksamheten bör omfatta bränder, explosioner, ras och skred, översvämningar, spräng- och skjutolyckor, trafikolyckor och utflöden av skadliga ämnen och liknande händelser.

Kommittén understryker att särskild utredning skall kunna ske vid allvarliga olyckshändelser inom både offentlig och enskild verksamhet. Olyckor inom t. ex. den militära verksamheten skall således kunna utredas av den nya undersökningskommissionen.

Undersökningen skall göras vid allvarliga olyckor. Till dessa skall räknas händelser som fått omfattande konsekvenser för de närmast berörda eller för samhället. Det kan vara olyckor som orsakat betydande skador – dvs. krävt ett flertal människoliv, skadat många eller gett upphov till mycket stora materiella förluster, t. ex. resultat i omfattande skador på naturen eller i miljön.

Men också händelser med förhållandevis blygsamma effekter kan ibland vara allvarliga och behöva undersökas. Det kan gälla olyckor som trots begränsade yttre skador väckt allmän oro hos allmänheten. Bedömningen måste vidare utgå från de konsekvenser olyckan kunde ha fått. Från den utgångspunkten är det viktigt att även tillbud blir grundligt utredda, om det bedöms sannolikt att värdefulla erfarenheter kan tillvaratas. Kommittén föreslår att kommissionen skall få befogenheter att inom relativt vida ramar avgöra vilka olyckor som skall bli föremål för utredning.

Undersökningarnas genomförande

Kommissionen skall genom en undersökning i detalj klarlägga vad som hänt före, vid och efter en olycka. Om själva förloppet och direkta eller indirekta orsaker kan fastställas, ökar möjligheterna för kommissionen att föreslå åtgärder som kan förhindra att en liknande olycka inträffar.

Det är också viktigt att kommissionen klarlägger om räddningstjänsten har varit effektiv, t. ex. om de materiella resurserna varit tillräckliga, om personalen har haft tillräcklig utbildning, om ledningen av räddningsarbetet har varit effektiv och om samverkan mellan olika räddningsorgan har fungerat tillfredsställande.

Kommissionens arbetsformer

Kommittén föreslår att kommissionens ledamöter skall vara fast knutna till verksamheten. Det betyder kontinuitet i utredningsarbetet och att erfarenheterna tillvaratas snabbare och bättre än om kommissionens ledamöter skall tillkallas från fall till fall. Framför allt är det viktigt att kommissionen med sina fasta resurser kan börja sina undersökningar omedelbart sedan en olycka har inträffat.

Det kunnande som kommissionen därutöver kommer att behöva finns redan på många håll i samhället. Kommissionens uppgifter blir att finna arbetsformer så att den befintliga expertisen kan användas effektivt.

Beslut om att inleda undersökning

Kommittén anser att det är väsentligt att kommissionen själv har befogenheter att avgöra om en olyckshändelse skall undersökas. Detta ligger enligt kommitténs synsätt i linje med att kommissionen skall vara ett från andra myndigheter fristående organ.

Kommissionen föreslås därför själv besluta om att en olycka skall undersökas. Beslut om inledande av undersökning, t. ex. besiktning av olycksplatsen, skall kunna fattas av ordföranden eller av dennes ställföreträdare. Beslutet skall så snart som möjligt anmälas för kommissionen, som avgör om undersökningen skall fullföljas.

Givetvis kan regeringen ålägga kommissionen att utreda en viss olycka.

Meddelande om inträffade olyckor till kommissionen

Det är viktigt att undersökningskommissionen underrättas om en inträffad allvarlig olyckshändelse så snart som möjligt, så att den utan onödig tidsutdräkt kan inleda undersökning – i första hand med besök på olycksplatsen. Det är således nödvändigt att ha lämpliga rutiner för rapportering av händelser till kommissionen.

Kommittén föreslår att kommissionen övertar det rapporteringssystem som kommittén har tillämpat. Detta innebär att länsalarmeringscentralerna underrättar om inkomna larm som avser allvarliga olyckshändelser och att generaltullstyrelsen meddelar om inträffade större olyckor (oljeutsläpp, kemikalieolyckor m. m.), som berör kustbevakningens ansvarsområde inom räddningstjänsten.

Kommissionens namn

Kommittén föreslår att det nya utredningsorganet skall heta statens katastrofkommission.

Sammanfattning av betänkandet

Frågan hur haveriutredningar inom luftfarten och sjöfarten skall organiseras har diskuterats länge. Diskussionerna har ytterst handlat om huruvida huvudansvaret för haveriutredningar skall ligga på säkerhetsmyndigheterna eller på en särskild för ändamålet inrättad myndighet.

Statsmakterna har för luftfartens vidkommande tagit ställning för att det primära utredningsansvaret skall ligga på en särskild utredningsmyndighet. Motsvarande ställningstagande för utredning av sjöolyckor har inte gjorts.

Utredaren anser att organisationsformen för haveriutredningar inom sjöfarten bör vara densamma som inom luftfarten. Utredaren föreslår därför att *en gemensam ordning för haveriundersökningar inom luftfarten och sjöfarten* införs.

De haveriutredningar som sker i samhällets regi bör vara *helt inriktade på de säkerhetsmässiga aspekterna*. Andra aspekter, t. ex. civilrättsliga eller polisiära, får beaktas endast i den mån undersökningen inte därigenom styrs in på förhållanden som är av ringa intresse från säkerhetssynpunkt.

Bl. a. kravet på objektivitet i en haveriundersökning leder till att huvudansvaret för undersökningen bör ligga hos ett från säkerhetsmyndigheterna fristående organ. Det innebär dock inte att det organet självt skall utföra alla undersökningar. I många fall bör undersökningen kunna överlämnas till säkerhetsmyndigheten.

Utredaren föreslår att *statens haverikommission (SHK) ges huvudansvaret för undersökning av såväl luftfarts- som sjöolyckor*. Sjöfartens haverikommission bör avvecklas.

Den ordning som föreslås avser att ge garantier för att objektivitetskravet uppfylls samtidigt som den är praktiskt hanterbar.

Gällande skyldighet att rapportera olyckor och tillbud i flygtrafiken till luftfartsverket och sjöolyckor till sjöfartsverket behålls enligt förslaget. Dessa myndigheter skall vara skyldiga att till SHK vidarerapportera alla sådana händelser som avses i 11 kap. 7 § luftfartslagen respektive 301 § sjölagen, dvs. allvarigare olyckor och tillbud. Att även tillbud skall rapporteras och undersökas är för sjöfartens del en nyhet. Säkerhetsmyndigheterna skall också vara skyldiga att vidarerapportera händelser som i sig inte kan rubriceras som allvarliga men likväl kan tänkas innehålla någon faktor av betydelse för säkerheten. SHK bör även ha rätt att undersöka händelser som kommissionen fått kännedom om på annat sätt, exempelvis genom anmälan från en sakägare. Säkerhetsmyndigheternas bedömning av händelsens betydelse från säkerhetssynpunkt bör således inte vara avgörande för SHK:s befogenhet.

SHK skall således ha rätt att undersöka varje händelse som lett eller kunnat leda till en flyg- eller sjöolycka men undersökningsskyldigheten blir inskränkt till allvarliga olyckor och tillbud. Den nyligen i luftfartslagen införda möjligheten för SHK att efter regeringens förordnande överlåta en

undersökning till annan föreslås få en motsvarighet i sjölagen. SHK och luftfarts- respektive sjöfartsverket bör komma överens om vilka typer av haveriutredningar som SHK kan delegera. Avgörande bör vara sådana faktorer som objektivitetskravet, tillgängliga resurser hos respektive myndighet och haveriutredningarnas betydelse för det allmänna säkerhetsarbetet.

Vissa inskränkningar i SHK:s delegationsrätt bör dock föreskrivas. En undersökning bör inte få överlåtas om det skulle strida mot objektivitetskravet. Komplicerade utredningar är inte heller lämpliga att överlåta liksom händelser som väckt eller kan förväntas väcka allmän uppmärksamhet.

Syftet med en haveriutredning i samhällets regi bör vara detsamma inom den icke civila sektorn som inom den civila. Utredaren föreslår därför att SHK:s primäransvar för undersökning av sjö- och flygolyckor skall omfatta också *trafik för militärt eller annat statsändamål*. De allmänna undersökningsprinciperna på den civila sidan bör äga motsvarande tillämpning på den icke civila sidan.

Utredaren föreslår inte obligatorisk skyldighet att undersöka olyckor med *fritidsfartyg*. Det räcker att det föreskrivs möjlighet att undersöka sådana olyckor. SHK eller sjöfartsverket bör lämpligen undersöka allvarliga olyckor med fritidsfartyg då det finns ett starkt allmänintresse av en säkerhetsmässig undersökning. Ett exempel härpå är att olyckan avser en båt av vanlig typ och kan antas ha orsakats av konstruktionsfel eller annat bristfälligt utförande.

Beträffande *utländska fartyg* föreslås inte heller någon obligatorisk undersökningskyldighet. Det bör räcka att det föreskrivs att händelser med utländska fartyg får undersökas. Undersökning bör få ske, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, således inte endast när det befinner sig i svensk hamn.

SHK bör ha ett nära samarbete med säkerhetsmyndigheterna. Dessa bör i lämplig omfattning ställa expertis till SHK:s förfogande enligt den modell som föreskrivs i 117 § luftfartsförordningen. *Säkerhetsmyndigheterna* bör även i fall då man ej ställt någon expert till SHK:s förfogande *ha rätt till insyn i SHK:s undersökningar*. En föreskrift om sådan insyn bör tas in i författning.

SHK:s personal behöver utökas något. En brist f. n är att SHK saknar en fast anställd *civil flygoperativ expert*. Det föreslås att SHK tillförs en sådan. SHK:s verksamhet inom den civila sjöfarten medför att haveriutredare med *sjöoperativ och sjöteknisk sakkunskap* behövs. Med hänsyn till de relativt få undersökningar av sjöolyckor som SHK beräknas utföra varje år bör det räcka att kalla dem till tjänstgöring när en undersökning skall ske. De bör därför vara anställda på arvodesbasis. SHK har inte heller behov av någon egen anställd sjömilitär expert eftersom antalet händelser inom marinen att utreda beräknas bli ringa. Vid behov bör marinen ställa expertis till SHK:s förfogande.

SHK:s nuvarande regler om beslutförhet vid haveriutredning bör kompletteras. I vissa enkla fall behövs inte fullsuttet kommission. Utredaren

föreslår därför att det införs en möjlighet för SHK att i sådana fall överlämna undersökningen till en *ensam haveriutredare*.

Det råder enligt utredaren nästan total enighet om att *sjöförklaringen* inte längre har någon betydelse ur sjösäkerhetssynpunkt. Institutet kan dock fortfarande ha civilrättslig betydelse. Utredaren föreslår att den obligatoriska arten av sjöförklaring, vilken anses tjäna det säkerhetsmässiga intresset, avskaffas. Den frivilliga arten bör behållas för utredning av andra förhållanden än sådana som har betydelse för sjösäkerheten.

Efter samråd med kommittén (Kn 1981:02) för undersökning av allvarliga olyckshändelser föreslås att någon samordning av den föreslagna katastrofkommissionen med SHK inte bör ske men att de båda kommissionerna bör samarbeta med varandra.

SHK:s nuvarande verksamhet finansieras av luftfartsverket och chefen för flygvapnet. Detta innebär att *finansieringen* sker via luftfartsavgifter och genom chefens för flygvapnet anslag. En motsvarande ordning bör gälla i fråga om SHK:s verksamhet inom sjöfarten.

Departementspromemorian (Ds 1988:75)
Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av
järnvägsolyckor

Prop. 1989/90: 104
Bilaga 3

Sammanfattning av promemorian såvitt avser avsnittet ”Utredning av järnvägsolyckor”

I promemorian anför. Om det inträffar en järnvägsolycka eller ett olycks-tillbud är det angeläget att orsakerna klarläggs, så att eventuella brister i säkerhetssystemet kan rättas till och liknande olyckor kan förebyggas. Till skillnad från vad som gäller beträffande sjö- och flygolyckor är utredningar av järnvägsolyckor inte författningsreglerade. Oavsett vilken form för utredning av allvarigare järnvägsolyckor som bör väljas för framtiden bör den utredande myndigheten – vare sig det är banverket eller ett fristående organ – ha befogenheter i utredningsverksamheten som motsvarar dem som de utredande myndigheterna på sjöfarts- och luftfartsområdet har nu.

Mot denna bakgrund läggs i promemorian fram förslag till ett nytt kapitel i järnvägstrafiklagen (1985:192) – 7 kap. – med bestämmelser som reglerar det utredande organets befogenheter, t. ex. att hålla förhör och granska föremål. De föreslagna bestämmelserna har sin förebild i främst 11 kap. 7–13 §§ luftfartslagen.

I promemorian framhålls också att det i många fall inte kan anses lämpligt att utredningen av en järnvägsolycka ombesörjs av den myndighet som är ansvarig för säkerheten. Den myndigheten intar i viss mån en partsställning då en olycka kan tänkas bero på brister i säkerhetssystemet. I sådana fall, liksom då utredningen kan väntas bli komplicerad eller olyckan är av stor omfattning, bör händelsen helst utredas av ett fristående organ.

Förslag till

Lag om undersökning av allvarliga olyckshändelser

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag gäller undersökning av allvarliga olyckshändelser eller tillbud till sådana händelser.

Med allvarlig olyckshändelse avses brand, ras, översvämning, spräng- och skjutolycka, trafikolycka, utflöde av skadliga ämnen och annan liknande händelse som har medfört eller kan befaras medföra betydande skador på människor eller egendom eller i miljön.

Lagen är inte tillämplig vid sjöhavari enligt sjölagen (1891:35) eller luftfartsolycka enligt luftfartslagen (1957:297).

2 § Allvarlig olyckshändelse eller tillbud till allvarlig olyckshändelse skall undersökas enligt denna lag om det ej framgår av omständigheterna att en undersökning skulle sakna betydelse för möjligheterna att förebygga olyckshändelser eller minska verkningarna av sådana händelser.

3 § Undersökning enligt 2 § utförs av statens katastrofkommission.

4 § Vid en undersökning skall händelseförloppet och orsakerna till händelsen så långt möjligt klarläggas samt räddningsinsatserna belysas. Undersökningen skall bedrivas så att den ger underlag för bedömning av vilka åtgärder som bör vidtas för att hindra att liknande händelser inträffar eller för att förebygga, avvärja eller begränsa skador till följd av sådana händelser.

Resultatet av undersökningen skall redovisas i en rapport. I denna lämnas de förslag till åtgärder som undersökningen har givit anledning till.

Genomförande av undersökning

5 § Kommissionen beslutar om en händelse som avses i denna lag skall undersökas.

6 § Undersökning skall utföras i samarbete med polismyndighet eller åklagare, som med anledning av händelsen leder förundersökning enligt 23 kap. rättegångsbalken.

7 § Kommissionen får hålla förhör med var och en som antas kunna lämna upplysningar av betydelse för undersökningen och granska skriftliga handlingar och föremål som antas ha sådan betydelse.

Om undersökningen inte kan fullföljas utan att en särskild utredning görs av polismyndigheten, skall denna på begäran av kommissionen göra en sådan utredning. Härvid gäller 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar. Tvångsmedel som anges i 24–28 kap. rättegångsbalken får inte användas vid en utredning som görs på kommissionens begäran.

Den som hörs av kommissionen kan få ersättning av allmänna medel. Kommissionen fastställer ersättning enligt de föreskrifter som meddelas av regeringen om ersättning till vittnen.

8 § Om kommissionen finner att ett vittne eller en sakkunnig bör höras vid domstol eller att någon bör föreläggas att ställa en skriftlig handling eller ett föremål till förfogande, får kommissionen begära detta hos den tingsrätt inom vars domsaga händelsen har inträffat eller den uppehåller sig som skall höras eller som åtgärden annars berör. Rätten skall hålla förhör eller meddela föreläggande, om det inte finns lagliga hinder mot detta. I fråga om sådant förhör eller föreläggande gäller bestämmelserna i rättegångsbalken i tillämpliga delar. Den som på kommissionens begäran hörs vid domstol kan få ersättning av allmänna medel.

9 § För genomförande av en undersökning har kommissionen rätt att få tillträde till platsen för olyckshändelsen eller tillbudet. Om tillträde vägras, åligger det polismyndigheten att på begäran av kommissionen lämna den handräckning som behövs.

10 § Föremål som kan antas ha betydelse för undersökningen och som anträffas på olycksplatsen får inte avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av kommissionen. Detta gäller dock inte om det på grund av utredning om brott eller pågående räddningstjänst eller eljest föreligger särskilda skäl för åtgärden. Om föremålet flyttas bör det ske så att undersökningen inte försvåras.

Den som har tagit till vara ett föremål som kan antas ha betydelse för undersökningen skall anmäla detta till kommissionen utan dröjsmål.

Ansvars- och besvärsmålsbestämmelser

11 § Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot 10 § döms till böter om ej gärningen är belagd med straff enligt brottsbalken. I ringa fall skall dock inte dömas till straff.

12 § Kommissionens beslut enligt 7 § tredje stycket och 10 § första stycket överklagas hos kammarrätt genom besvär.

Denna lag träder i kraft den

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 8 § samt 11 kap. 7 och 8 §§ luftfartslagen (1957:297)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.

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.

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.

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. Därvid skall utredas endast sådana förhållanden som kan antas vara av betydelse för flygsäkerheten.

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.

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

En undersökning enligt 7 § skall göras av den myndighet som regeringen föreskriver. Om regeringen föreskriver det, får myndigheten överlåta åt annan att göra undersökningen.

Regeringen får också föreskriva att myndigheten får undersöka andra händelser än sådana som anges i 7 §.

Nödvändig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap skall vara företrädd vid undersökningen.

Denna lag träder i kraft den

2 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1 891:35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1 891:35 s. 1)¹
dels att rubriken till Tolfte kapitlet skall ha följande lydelse,
dels att 70, 301 – 315 och 330 §§ samt rubriken närmast före 301 § skall
ha följande lydelse,
dels att det i lagen närmast före 308 § skall införas en ny rubrik av
följande lydelse.

Nuvarande lydelse

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 betydighet* har eller kan *antagas* *hava* uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom *utanför fartyget*; eller

8. *när* förskjutning *av någon betydighet* 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

Föreslagen lydelse

70 §

En befälhavare på *ett* svenskt handelsfartyg, fiskefartyg *eller statsfartyg* skall *omedelbart* *avge* skriftlig rapport till sjöfartsverket

1. *om* någon i samband med fartygets drift har eller kan *antas* *ha* avlidit eller *fått* svår kroppsskada,

2. *om* någon ombordanställd i annat fall har eller kan *antas* *ha* avlidit eller *fått* svår kroppsskada,

3. *om* 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. *om* *en* allvarlig förgiftning har eller kan *antas* *ha* inträffat ombord,

5. *om* fartyget *har* stött samman med *ett* annat fartyg eller *har* stött på grund,

6. *om* fartyget *har* *övergetts* i sjön,

7. *om* i samband med fartygets drift skada *som inte endast är obetydlig* har eller kan *antas* *ha* uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom *som inte fanns ombord* eller

8. *om* *en* förskjutning *som inte endast är obetydlig* har inträffat i lasten.

En befälhavare på *ett* fartyg skall vidare *på begäran av sjöfartsverket* *avge rapport till verket också om andra händelser som* har inträffat i

¹ Lagen omtryckt 1985: 176.

samband med fartygets drift *verket påfordrar det eller sjöförklaring skall avgivas enligt 302 §.*

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.

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

eller kan *antas ha* inträffat i samband med fartygets drift.

Rapporten, som upprättas enligt formulär som *fastställs* av sjöfartsverket, skall innehålla *en* utförlig redogörelse för händelsen och de omständigheter som *kan* tjäna till ledning för bedömandet av *orsakerna till den*. Redogörelsen skall *uppta en* fullständig avskrift av vad som antecknats om händelsen i fartygets dagböcker med *tillhörande kladdar*.

Sjöfartsverket lämnar rapport till statens haverikommission om händelser som har inrapporterats till verket. Det skall också lämna rapport om andra händelser som kan antas vara av betydelse för sjösäkerheten.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte befälhavare på örlogsfartyg. Regeringen meddelar särskilda föreskrifter om rapporteringsskyldighet vid olycka eller annan händelse med örlogsfartyg.

Tolfte kapitlet

Om dagböcker, *sjöförklaring* och besiktning.

Sjöförklaring

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;

Om dagböcker, *undersökning av sjöolyckor* och besiktning.

Säkerhetsmässig undersökning av sjöolyckor

301 §²

Inträffar det en olycka eller annan händelse som berör ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg skall händelsen undersökas

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

2. om i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan, som *följer med* fartyget, har eller kan *antas ha* avlidit eller *fått* svår kroppsskada,

3. om någon som *har* avlidit ombord *har* begravts i sjön,

² Senaste lydelse 1986:297.

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 betydelse 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 betydelse inträffat i lasten.

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

4. om en allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,

5. om fartyget har stött samman med ett annat fartyg eller har stött på grund,

6. om fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

7. om i samband med fartygets drift skada som inte är endast obetydlig har eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom som inte fanns ombord eller

8. om en brand, en explosion eller en förskjutning som inte är endast obetydlig har inträffat i lasten.

Detsamma gäller, om det har funnits någon allvarlig fara för att en händelse som anges i första stycket 1, 2, 4, 5, 7 eller 8 skulle inträffa eller om något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller i sjösäkerhetssystemet.

Berör händelsen ett danskt, finskt eller norskt fartyg, skall den undersökas, om behörig myndighet i fartygets hemland begär det. En sådan händelse som berör ett annat utländskt fartyg får undersökas, om det finns skäl till det och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte en undersökning som berör ett örlogsfartyg. Regeringen meddelar särskilda föreskrifter om undersökning av olyckor och andra händelser med örlogsfartyg.

302 §³

Sjöförklaring skall vidare ägas 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

En undersökning enligt 301 § skall göras av den myndighet som regeringen föreskriver. Om regeringen föreskriver det, får myndigheten överlåta åt någon annan att göra undersökningen.

³ Senaste lydelse 1986:297.

i 314 § begär det för att vinna upplysning om orsaken till skada av någon betydelse på godset, vilken har eller kan antagas hava 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 lastägares eller lastförsäkringsgivares begäran om sjöförklaring göras.

Regeringen får också föreskriva att myndigheten får undersöka andra händelser än sådana som anges i 301 §.

303 §

Genom sjöförklaring skola händelsen och dess orsaker såvitt möjligt klarläggas. Samtliga förhållanden, som kunna antagas hava medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjöfartssäkerhetens synpunkt, skola utredas.

Utredning sker genom förhör med fartygets befälhavare samt de medlemmar av besättningen och andra personer som antagas kunna lämna upplysning i saken. Handlingar eller föremål, vilka antagas kunna tjäna till upplysning, skola granskas. I den mån det kan antagas främja utredningen skall syn hållas på fartyget eller den plats där händelsen inträffat.

Vid undersökningen skall händelsen och dess orsaker klarläggas så långt det är möjligt. Därvid skall utredas endast sådana förhållanden som kan antas vara av betydelse för sjösäkerheten.

Nödvändig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap skall vara företrädd vid undersökningen.

304 §

Om hinder ej möter, skall sjöförklaring äga rum i den hamn där händelsen inträffat eller, om händelsen inträffat till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Med sjöförklaring får anstå tills fartyget anlöper annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller annan väsentlig fördel kan vinnas därigenom utan att syftet med sjöförklaringen åsidosättes. Om sådant anstånd och anledningen därtill skall befälhavaren eller redaren genast skriftligen underrätta sjöfartsverket.

Medan fartyget befinner sig i hamn som angivits i första stycket kan sjöförklaringen hållas även i

Den myndighet som undersöker händelsen skall underrätta dem som kan vara berörda och bereda dem tillfälle att yttra sig. De har rätt att närvara vid undersökningen på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

annan ort, om särskilda skäl föranleda det.

Sjöförklaring med anledning av att fartyg försvunnit eller befälhavaren och envar som kunnat träda i hans ställe omkommit äger rum i den ort sjöfartsverket bestämmer.

305 §

Sjöförklaring inom riket hålles av tingsrätt, som enligt 336 § utsets att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §. Regeringen äger dock för viss hamn förordna att annan av sjörättsdomstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden.

Om annat ej följer av denna lag, gäller beträffande sjöförklaring inför domstol lagen om handläggning av domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av lagfaren domare såsom ordförande samt två personer som äro kunniga och erfarna i sjöväsendet. Åtminstone en av de senare bör hava grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen hava utövat sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall upptaga minst tjugo personer. Om biträde av person med särskild sakkunskap i visst fall är ändamålsenligt, äger rätten tillkalla sådan person att inträda såsom ytterligare ledamot i rätten, även om han ej är upptagen i förteckningen. Särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är omyndig eller i konkurstillstånd får ej vara ledamot. Särskild ledamot äger uppbära ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

Undersökningen skall ske i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds skall sjöfartsverket vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas.

I Danmark, Finland och Norge hålles sjöförklaring för svenskt fartyg av domstol som är behörig enligt landets lag.

I övrigt hålles sjöförklaring utom riket av svensk konsul, som enligt bemyndigande av ministern för utrikes ärendena äger utföra sådan för rättning. Om det lämpligen kan ske, skola vid sjöförklaringen biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka ej förekommer jäv som gäller mot domare. Är i visst fall biträde av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt, äger konsuln tillkalla även sådan person. I ort, där behörig svensk konsul ej finnes, hålles sjöförklaring av behörig dansk, finsk eller norsk konsul.

I fråga om sjöförklaring inför konsul gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol. Konsul äger dock ej upptaga ed eller meddela vitesföreläggande.

306 §

När sjöförklaring skall äga rum, skall fartygets befälhavare snarast möjligt göra anmälan därom hos den domstol som skall hålla sjöförklaringen. Göres ej anmälan av befälhavaren, svarar redaren för att anmälan göres. Detsamma gäller när redaren mottagit underrättelse eller begäran enligt 302 § andra stycket.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift på hela besättningen och på de personer, bland besättningen eller i övrigt, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken samt, såvitt det kan ske, på sakägarna och deras ombud. Den skall vara åtföljd av ett exemplar av rapport enligt 70 §.

Göres anmälningen efter förordnande eller begäran enligt 302 §,

Den myndighet som undersöker händelsen får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska de handlingar och de föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Myndigheten får begära att polismyndigheten biträder vid utredningen, om undersökningen inte kan fullföljas på annat sätt. Bestämmelserna i 23 kap. rättegångsbalken gäller i fråga om en sådan utredning. Tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken får dock användas bara om det finns anledning att anta att det har begåtts ett brott som lyder under allmänt åtal.

Myndigheten kan begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid dom-

skall den även innehålla uppgift därom.

stol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål som bevis. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt, inom vars område händelsen har inträffat eller den person som berörs av begäran vistas. Om något laga hinder inte möter, skall rätten hålla förhör eller meddela föreläggande. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

Myndigheten kan, om händelsen har inträffat utom riket, begära att svensk konsul som utrikesministern har utsett håller förhör med personer som kan antas lämna upplysningar i saken eller granskar handlingar som kan antas tjäna som bevis. Konsuln får inte ta upp ed eller meddela vitesföreläggande. Protokoll över förhör eller andra åtgärder skall snarast tillställas den myndighet som har begärt åtgärderna.

307 §

När anmälan gjorts skall rätten utsätta sammanträde för sjöförklaring att äga rum så snart det kan ske. Om det är ändamålsenligt, skall sammanträdet hållas ombord på fartyget.

Till sammanträdet kallar rätten på lämpligt sätt fartygets befälhavare och de övriga personer som skola höras. Medlem av besättningen kan kallas genom befälhavaren.

Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar till dem, såvitt de finnas i behåll. Befälhavaren eller annan kan föreläggas att vid sammanträdet förete andra handlingar eller föremål, som antagas kunna tjäna till upplysning i saken.

Om det finns anledning att anta att en sjöolycka har inträffat, får fartyget, det gods som har transporterats med fartyget och det som hör till fartyget eller godset inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Detta gäller dock inte, om det sker för att rädda människoliv eller om det i övrigt finns synnerliga skäl.

Den som har tillvaratagit egendom som avses i första stycket skall genast anmäla det till polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Om det behövs, får myndigheten omhänderta egendomen.

Föreläggande kan meddelas vid vite.

I den mån det kan ske skola sakägarna genom särskilda meddelanden underrättas om tid och plats för sammanträdet samt var och när anmälningen om sjöförklaring med därtill hörande handlingar finnes tillgänglig. Sjöfartsverket skall alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet. Gäller sjöförklaringen händelse, som angår säkerheten på fartyg, skall även överinspektören i sjöfartsinspektionsdistriktet underrättas.

De särskilda ledamöterna skola taga del av anmälningshandlingarna. Om tiden medgiver det, skola de för ordföranden före sammanträdet skriftligen ange de förhållanden om vilka de finna upplysning vara påkallad från nautisk, teknisk eller annan synpunkt.

Sjöförklaring

308 §

Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg, kan rätten låta anstå med sjöförklaringen, om denna därigenom kan äga rum samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning för det andra fartyget. Sådant anstånd får ej beviljas för längre tid än som är oundgängligen nödvändigt.

Utöver vad som följer av 5 kap. 1 § rättegångsbalken får sjöförklaring hållas inom stängda dörrar, om det vid förklaringen kommer att förebringas uppgift, för vilken gäller sekretess enligt 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980: 100). Vid sjöförklaring inom stängda dörrar får annan enskild sakägare än redaren ej närvara utan redarens samtycke.

En händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med ett svenskt fartygs drift får undersökas genom sjöförklaring, om syftet är att utreda andra förhållanden än sådana som kan antas vara av betydelse för sjösäkerheten.

Sjöförklaring skall äga rum, om redaren eller befälhavaren begär det. Sjöförklaring skall också äga rum, om någon annan som är berörd av händelsen begär det i annat fall än som avses i 312 § andra stycket. Görs begäran av en lastägare eller en lastförsäkringsgivare, får sjöförklaring dock äga rum endast, om skada som inte är obetydlig har eller kan antas ha uppkommit på det medförda godset. Görs begäran av någon som har skadats genom händelsen, får sjöförklaring äga rum endast om skadan inte är obetydlig.

Har sammanstötning skett med utländskt fartyg, för vilket varken sjöförklaring eller motsvarande utredning äger rum, får sjöförklaring underlåtas, om sjöfartsverket ej bestämmer annat. Hålles sjöförklaring, äger bestämmelserna i andra stycket om handläggning inom stängda dörrar motsvarande tillämpning.

Sjöförklaring skall också äga rum i fråga om en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med ett danskt, finskt eller norskt fartygs drift, om befälhavaren eller redaren begär det.

309 §

Vid sjöförklarings början skola fartygets dagböcker och kladdar till dem jämföras med varandra och med det vid anmälningen fogade exemplaret av rapporten enligt 70 §. Av dem som skola höras äger endast den som tagit befattning med dagboksföringen närvara vid genomgången, om ej särskilda skäl föranleda annat.

Annat skriftligt utredningsmaterial framlägges och syn företages när det är lämpligt.

Sjöförklaring sker genom förhör med fartygets befälhavare och de andra personer som antas kunna lämna upplysningar i saken. Handlingar eller föremål vilka antas kunna vara till ledning för utredningen får granskas. I den mån det kan antas främja utredningen får syn hållas på fartyget eller den plats där händelsen har inträffat.

310 §

Befälhavaren och övriga personer som kallats skola höras var för sig. Ingen av dem äger närvara vid förhör med annan utan att särskilda skäl föranleda det.

Förhör hålles av rätten. Med rätens tillstånd kan förhör hållas av företrädare för sjöfartsverket eller av sakägare. Var och en som hörts skall bekräfta sin berättelse med ed, om ej laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner, att ed ej bör avläggas. Rätten skall före förhöret erinra

Sjöförklaring inom riket hålls av en tingsrätt, som enligt 336 § utsetts att vara sjörättsdomstol, om inte regeringen föreskriver något annat beträffande viss sådan domstol. Behörig är den sjörättsdomstol som är närmast den hamn där fartyget befinner sig eller väntas anlöpa då sjöförklaring begärs, om det inte finns särskilda skäl att sjöförklaringen hålls av en annan sjörättsdomstol. Regeringen får dock för viss hamn föreskriva att en annan av sjörättsdomstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden.

Om något annat inte följer av denna lag, gäller beträffande sjöförklaring inför domstol lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden.

den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed och om vikten därav.

Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: "Jag N. N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat."

Annan än befälhavaren eller medlem av besättningen äger för sin inställelse till förhör vid rätten erhålla ersättning av allmänna medel i enlighet med bestämmelserna om ersättning till vittne. Ersättningen skall stanna på statsverket. I fråga om erättning för inställelse till förhör inför konsul meddelas bestämmelser av regeringen.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare såsom ordförande samt två personer som är kunniga och erfarna på sjöområdet. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet av tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall uppta minst tjugo personer. Om biträde av en person med särskild sakkunskap i ett visst fall är ändamålsenligt, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten, även om han inte är upptagen i förteckningen. Särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är omyndig eller i konkurs får inte vara ledamot. Särskild ledamot har rätt till ersättning av staten enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för svenskt fartyg av domstol som är behörig enligt landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utom riket av svensk konsul, som enligt utrikesministerns bemyndigande får utföra sådan förrättning. Om det lämpligen kan ske, skall konsuln vid sjöförklaringen biträdas av två av honom tillkallade, på sjöområdet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är i visst fall biträde av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt, får konsuln tillkalla även en sådan per-

son. I ort, där behörig svensk konsul inte finns, hålls sjöförklaring av behörig dansk, finsk eller norsk konsul.

I fråga om sjöförklaring inför konsul gäller i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol. Konsul får dock inte ta upp ed eller meddela vitesföreläggande.

311 §

Är utredning som vunnits genom sjöförklaring ofullständig i något avseende, kan sjöfartsverket förordna, att den skall fullständigas vid ny sjöförklaring och därvid bestämma i vilken ort den nya sjöförklaringen skall äga rum. För sådant fall äga bestämmelserna i 302 § andra stycket och 306 § motsvarande tillämpning.

När en begäran om sjöförklaring har gjorts skall rätten snarast hålla sammanträde.

Till sammanträdet skall rätten på lämpligt sätt kalla fartygets befälhavare och övriga personer som skall höras. En medlem av besättningen kan kallas genom befälhavaren.

Befälhavaren får föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och tillhörande kladdar, om de finns i behåll. Befälhavaren eller någon annan kan föreläggas att vid sammanträdet förete andra handlingar eller föremål, som antas kunna tjäna till upplysning i saken. Föreläggande kan meddelas vid vite.

I den mån det kan ske skall sakägarna genom särskilda meddelanden underrättas om tid och plats för sammanträdet samt var och när begäran om sjöförklaring med därtill hörande handlingar finns tillgänglig. Sjöfartsverket skall alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet.

312 §

Om tillfredsställande utredning angående händelse som avses i 301 § är eller kan väntas bli tillgänglig i annan ordning, kan sjöfartsverket medgiva, att sjöförklaring enligt nämnda lagrum underlä-

Gäller sjöförklaringen sammanstötning med ett annat fartyg, kan rätten låta anstå med sjöförklaringen, om denna därigenom kan äga rum samtidigt med sjöförklaring för det andra fartyget. Sådant anstånd

tes eller att den uppskjutes i avbidan på sådan utredning.

får inte beviljas för längre tid än som är oundgängligen nödvändigt.

Utöver vad som följer av 5 kap. 1 § rättegångsbalken får sjöförklaring hållas inom stängda dörrar, om det vid förklaringen kommer att förebringas uppgift, för vilken gäller sekretess enligt 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980:100). Vid sjöförklaring inom stängda dörrar får annan enskild sakägare än redaren inte närvara utan redarens samtycke.

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.

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.

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

Befälhavaren och övriga personer som kallats skall höras var för sig. Ingen av dem får närvara vid förhör med någon annan utan att särskilda skäl föranleder det.

Förhör hålles av rätten. Med rättsens tillstånd kan förhör även hållas av sakägare. Var och en som hörts skall bekräfta sin berättelse med ed, om inte laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner att ed inte bör avläggas. Rätten skall före förhöret erinra den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed och om vikten därav.

Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: "Jag N. N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanning och intet förtigit, tillagt eller förändrat".

314 §

Har händelse som avses i 301 § medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen av annan anledning väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger regeringens förordna, att händelsen och dess orsaker skola utredas av en särskild undersökningskommission, bestående av personer med juridisk, nau-

Befälhavaren och annan som inställer sig till förhör vid rätten har rätt till ersättning av den som begärt sjöförklaringen. Nödvändiga kostnader för resa och uppehälle samt skäliga kostnader för tidspillan skall ersättas.

tisk och teknisk sakkunskap. Har undersökningskommission förordnats, behöver sjöförklaring ej äga rum.

I den mån det kan ske skall kommissionen underrätta sakägarna samt bereda dem tillfälle att närvara vid utredningen och på annat sätt bevaka sin rätt i överensstämmelse med vad som gäller vid sjöförklaring.

Kommissionen kan hos tingsrätt, som enligt 336 § utsetts att vara sjörettsdomstol, göra framställning om att vittne eller sakkunnig höres eller att föreläggande meddelas någon att som bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder ej möter. Om sådan åtgärd gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring och om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

315 §

Sjöfartsverket, tullverket och polismyndighet skola lämna tingsrätt, som håller sjöförklaring, och undersökningskommission det biträde dessa 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.

En tingsrätt som håller sjöförklaring får begära att polismyndigheten biträder vid utredningen, om denna inte kan fullföljas på annat sätt. Bestämmelserna i 23 kap. rättegångsbalken gäller i fråga om en sådan utredning. Tvångsmedel enligt 24—28 kap. rättegångsbalken får dock användas bara om det finns anledning att anta att det har begåtts ett brott som lyder under allmänt åtal.

330 §

Befälhavare döms till böter,
1. om han försummar att enligt 58 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i fartygets behöriga skick,
2. om han försummar att enligt 60 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,
3. om han försummar att avgiva rapport enligt 70 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig

En befälhavare döms till böter,
1. om han försummar att enligt 58 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i fartygets behöriga skick,
2. om han försummar att enligt 60 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,
3. om han försummar att avge rapport enligt 70 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig

eller vilseledande uppgift i sådan rapport.

4. om han vägrar att i fall som avses i 317 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningmännen, eller

5. om han utan laga hinder vägrar att i sådant fall som avses i 367 § på fartyget *medtaga* befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff döms befälhavare eller redare, om han försummar att enligt 306 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet förleder att sjöförklaring skjuts upp, utan att förutsättningar är för handen enligt 304 §.

eller vilseledande uppgift i *en* sådan rapport,

4. om han vägrar att i *ett* fall som avses i 317 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningmännen, eller

5. om han utan laga hinder vägrar att i *ett* sådant fall som avses i 367 § på fartyget *ta med* befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Denna lag träder i kraft den

1. En sjöförklaring som har påbörjats vid utgången av _____ men ännu inte avslutats handläggs enligt äldre föreskrifter.

2. En undersökning som vid utgången av _____ har påbörjats av sjöfartsverket skall även därefter utföras av verket, om inte statens haverikommission finner det motiverat att ta över den.

3 Förslag till Lag om ändring i sekretesslagen (1980: 100)

Prop. 1989/90: 104
Bilaga 5

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980: 100)¹ 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 fartygs 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 fartygs befälhavare eller redare begär det. Sekretess gäller dock inte, om *säkerhetsmässig undersökning eller sjöförklaring* beträffande båda fartygen sker samtidigt. Sekretess gäller inte heller, om sådan undersökning *eller sjöförklaring* 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 Lagen omtryckt 1985: 1 059.

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägstrafiklagen (1985:192)
dels att 1 kap. 1 § skall ha följande lydelse,
dels att det i 1 kap. skall införas två nya paragrafer, 4 a och 6 a §§, av
följande lydelse,
dels att det skall införas ett nytt kapitel, 7 kap., av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag tillämpas på järnvägs-
trafik på bana inom Sverige eller på
svensk tågfarja. Vad som föreskrivs
om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1—4 §§
och 5 kap. tillämpas också på tun-
nelbana och spårväg. Bestämmel-
serna i 6 kap. tillämpas också på
tunnelbana och spårväg i den ut-
sträckning som anges där.

Denna lag tillämpas på järnvägs-
trafik på bana inom Sverige eller på
svensk tågfarja. Vad som föreskrivs
om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1—4 §§
och 5 kap. tillämpas också på tun-
nelbana och spårväg. Bestämmel-
serna i 6 kap. tillämpas också på
tunnelbana och spårväg i den ut-
sträckning som anges där. *Bestäm-
melserna i 7 kap. tillämpas också på
utredning av olyckor med tunnelba-
na och spårväg.*

Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan
tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i
första stycket. I fall som avses i 2 kap. 3 § kan därvid bestämmelser i lagen
tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 §
skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran av gods eller inskrivet
resgods i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

4 a §

Med järnväg förstås i denna lag
a) såvitt gäller förhållandet till
passagerare samt till avsändare och
mottagare av gods: trafikföretag
som bedriver järnvägstrafik och som
är part i befodringsavtalet;

b) såvitt gäller ansvar i annat fall
än vid befordran: innehavare av den
bana för järnvägstrafik vid vilken
skada har uppkommit.

Då det i 2 kap. 1 § andra stycket,
3 kap. 23 § 4 och 4 kap. 8 § tredje
stycket 3 anges att järnvägen har att
vidta åtgärder för att gå fri från an-
svar skall dock med järnväg förstås
såväl trafikföretaget som spåran-
läggningens innehavare.

6 a §

Om någon av misstag vänder sig med ett ersättningskrav till fel järnväg, bör järnvägen hjälpa honom till rätta.

Har kraven framställts skriftligen skall den järnväg som mottagit skrivelsen utan dröjsmål överlämna denna till den ansvariga järnvägen.

7 kap.

Undersökning av järnvägsolyckor

1 §

Om det inträffar en järnvägsolycka som medför att någon avlider eller blir allvarligt skadad eller att järnvägsfordon, spåranläggningar eller egendom som inte befordras med järnvägen får betydande skador, skall det göras en undersökning av olyckan, dess orsaker och de uppkomna skadorna.

Detsamma gäller om det funnits allvarlig fara för att en sådan järnvägsolycka skulle inträffa eller om något har hänt som tyder på brister i järnvägens säkerhetssystem.

2 §

En undersökning enligt 1 § skall göras av den myndighet som regeringen bestämmer.

3 §

Den myndighet som undersöker en järnvägsolycka skall underrätta dem som kan vara berörda och bereda dem tillfälle att yttra sig. De har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

4 §

Undersökning av järnvägsolyckor eller tillbud skall ske i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds skall banverket vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas.

Den myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Myndigheten får begära att polismyndigheten biträder vid utredningen, om denna inte kan fullföljas på annat sätt. För polismyndighetens utredning gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om förundersökning i brottmål. Tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken får dock användas bara om det finns anledning att anta att det har begåtts ett brott som hör under allmänt åtal.

Myndigheten får begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål som bevis. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt inom vars område olyckan eller tillbudet har inträffat eller den person som berörs av åtgärden vistas. Rätten skall hålla förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder inte möter. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

6 §

Om en järnvägsolycka har inträffat, får egendom som kan antas vara av betydelse för utredning av olyckan inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som utreder olyckan.

Den som har tillvaratagit egendom som avses i första stycket eller egendom som har transporterats med järnvägen eller som hör till järnvägsfordon eller spåranläggningar skall genast anmäla det till polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Om det behövs, får myndigheten omhänderta egendomen.

Förteckning över remissinstanserna

Yttranden har avgetts av justitiekanslern, riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, statens kriminaltekniska laboratorium, överbefälhavaren, statens räddningsverk, försvarets forskningsanstalt, försvarets rationaliseringsinstitut, socialstyrelsen, statens järnvägar, vägverket, trafiksäkerhetsverket, sjöfartsverket, luftfartsverket, statens geotekniska institut, statens haverikommission (SHK), generaltullstyrelsen, konsumentverket, statens naturvårdsverk, statens strålskyddsinstitut, arbetarskyddsstyrelsen, statens planverk, sprängämnesinspektionen, statens vattenfallsverk, statens kärnkraftsinspektion, statens provningsanstalt, statskontoret, riksrevisionsverket, Svea hovrätt, kammarrätten i Stockholm, Göteborgs tingsrätt, Sundsvalls tingsrätt, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Kopparbergs och Norrbottens län, utredningen (K 1985:02) angående organisationsform för undersökning av sjö- och luftfartsolyckor, Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, SOS Alarmering AB, Svenska brandförsvarsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska kommunförbundet samt Tjänstemännens centralorganisation (TCO). Dessutom har Sveriges industriförbund och Svenska arbetsgivareföreningen avgett ett gemensamt yttrande.

Riksåklagaren har bilagt yttranden från regionåklagarmyndigheterna i Gävle, Göteborg och Malmö och länsstyrelsen i Malmöhus län har bilagt yttranden från brandcheferna i Malmö och Sjöbo kommuner. LO har bilagt yttrande från Kommunalarbetsförbundet.

Yttranden har avgetts av riksåklagaren, domstolsverket, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, vägverket, sjöfartsverket, sjösäkerhetsrådet, luftfartsverket, statens haverikommission (SHK), generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, arbetarskyddsstyrelsen, statskontoret, revisionsverket, tingsrätterna i Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg, Karlstad, Sundsvall och Luleå, kommittén (Kn 1981:02) för undersökning av allvarliga olyckshändelser (katastrofkommissionen), sjölagsutredningen, Det norske Veritas, Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Scandinavian Airlines System (SAS), Sjöassuradörernas förening, Svensk flygledareförening, Svensk pilotförening, Svenska maskinförbunds förbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges industriförbund, Sveriges redareförening, Sveriges ångfartygs assurans förening (assuransföreningen) och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Riksåklagaren har bilagt yttranden från överåklagaren vid överåklagarmyndigheten i Göteborgs åklagardistrikt samt överåklagarna vid regionåklagarmyndigheterna i Stockholm, Malmö, Härnösand och Luleå. TCO har bilagt yttrande från Handelstjänstemannaförbundet.

Departementspromemorian (Ds 1988:75) Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av järnvägsolyckor

Prop. 1989/90:104
Bilaga 9

Förteckning över remissinstanserna

Yttranden över promemorian har avgetts av justitiekanslern, räddningsverket, statens järnvägar (SJ), banverket, statens haverikommission (SHK), transportrådet, konsumentverket, hovrätten över Skåne och Blekinge, kommittén (Kn 1981:02) för undersökning av allvarliga olyckshändelser (katastrofkommissionen), Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt, Folksam, Järnvägshistoriska riksförbundet, Landstingsförbundet, Museibanornas riksorganisation, AB Storstockholms lokaltrafik, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Sveriges advokatsamfund och Sveriges speditörförbund.

1 Förslag till

Lag om undersökning av allvarliga olyckor, m. m.

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelse

1 § Denna lag avser undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor som berör luftfarten, sjöfarten eller spårtrafiken och tillbud till sådana olyckor samt undersökning av andra olyckor och tillbud där en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Undersökningar enligt lagen

2 § Olyckor som avses i 1 § 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

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

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,

4. *andra 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 säkerhetskänslighet.

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 biträtts av Sverige.

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 bereda 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 iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträtts 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 åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas vidtas av polismyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer.

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 utredningen. För polismyndighetens utredning och för användningen av tvångsmedel gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om förundersökning i brottmål.

Myndigheten 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.

Prop. 1989/90: 104
Bilaga 10

10 § Vid undersökning enligt denna lag av luftfartsolyckor, sjöolyckor eller andra händelser som berör luftfarten eller sjöfarten får den myndighet som undersöker händelsen, om denna har inträffat utomlands, begära att svensk konsul som chefen för utrikesdepartementet har utsett håller förhör med personer som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen eller granskar handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

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 tillvara 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 tillvara 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 spåranslagning som berörs av händelsen. Om det behövs, får myndigheten ta omhand 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 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 säkerhets-synpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten finns bestämmelser i lagen (1990:000) om undersökning av allvarliga olyckor, m. m.

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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

3 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1 891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1 891: 35 s. 1)¹

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

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 §.

Föreslagen lydelse

70 §

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.

¹ 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 inträffat 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 §²

Sjöförklaring skall äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg

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;

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 *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 *antas ha* avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon som avlidit ombord begravts i sjön;

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

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

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

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

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

6. när fartyget försvunnit eller *övergivits* i sjön;

6. när fartyget *har* försvunnit eller *övergetts* 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

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 inträffat i lasten.

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

² 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 §³

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 314 § begär det för att vinna upplysning om orsaken till skada av någon betydelse på godset, vilken har eller kan *antas* ha 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 betydelse 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 lastförsäkringsgivares 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.

³ 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 §⁴

Sjöfartsverket, kustbevakningen, tullverket och polismyndighet skola lämna tingsrätt, som håller sjöförklaring, och undersökningskommision det biträde dessa 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 polismyndighets utredning och för användningen av tvångsmedel gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om förundersökning i brottmål.

Annan undersökning av sjöolyckor

315 a §

Om undersökning från säkerhets synpunkt av sjöolyckor och andra sådana händelser som berör sjöfarten finns bestämmelser i lagen (1990:000) om undersökning av allvarliga olyckor, m. m.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

⁴ Senaste lydelse 1988:440.

4 Förslag till

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

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

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

7 §¹

Beträffande fynd som har samband med *olycka eller händelse som avses i 11 § lagen (1990:000) om undersökning av allvarliga olyckor, m. m.* 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 efterrättelse.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

¹ Senaste lydelse 1957:298.

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980: 100)¹ 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.

¹ Lagen omtryckt 1988:9.

Lagrådet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1990-02-01

Närvarande: justitierådet Staffan Vängby, regeringsrådet Bertil Werner, justitierådet Lars K Beckman.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 25 januari 1990 har regeringen på hemställan av statsrådet Georg Andersson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om undersökning av allvarliga olyckor, m. m.
2. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
3. lag om ändring i sjölagen (1 891:35 s. 1),
4. lag om ändring i lagen (1938:121) om hittegods,
5. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av rättschefen Peter Löfmarck.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om undersökning av allvarliga olyckor, m. m.

1 och 2 §§

Enligt 1 § i det remitterade förslaget avser lagen undersökning från säkerhetssynpunkt av olyckor som berör luftfarten, sjöfarten eller spårtrafiken och tillbud till sådana olyckor samt undersökning av andra olyckor och tillbud där en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt. När det gäller "andra olyckor och tillbud" krävs alltså för att lagen skall vara tillämplig att en undersökning skall vara av betydelse från säkerhetssynpunkt. Denna begränsning skulle enligt lagrådets mening komma till ett tydligare uttryck om den fick formen av en särskild bestämmelse i anslutning till uppräknningen i 2 § av de fall då undersökning är obligatorisk.

Godtas lagrådets förslag beträffande 2 § kan 1 § ges följande lydelse:

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

Lagrådet förordar beträffande 2 § att orden "som avses i 1 §" får utgå i första stycket så att paragrafen inleds med orden "Olyckor skall undersökas enligt denna lag ...", att olyckor under punkt 4 rubriceras "*andra allvarliga olyckor*" samt att ett nytt tredje stycke ges förslagsvis följande lydelse:

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

Lagrådet förordar vidare att lagens rubrik förkortas till "Lag om undersökning av olyckor."

I 2 § första stycket 4 anges som kvalifikation bl. a. att omfattande skador

8 §

I andra stycket föreskrivs att i avvaktan på att undersökning enligt lagen inleds, åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas får vidtas av polismyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer. Motsvarande bestämmelse i 11 kap. 11 § andra stycket luftfartslagen innehåller nu att i avvaktan på att undersökningen inleds, luftfartsverket skall vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas. I förarbetena till den ursprungliga bestämmelsen i luftfartslagen sades att polismyndighetens behörighet att vidta förberedande åtgärder torde följa av de allmänna reglerna om polisens uppgifter men att det behövdes en bestämmelse om luftfartsstyrelsens befogenhet i det hänseendet (prop. 1957:69 s. 159). Efter regeringsformens och polislagens införande synes det önskvärt att myndigheternas befogenheter preciseras i lagtexten i den mån de skall kunna genomföras med tvång; i polislagens regler om polisens användande av våld sägs exempelvis att en polisman får använda våld om han har att "med laga stöd" avspärra ett område (10 § första stycket 5). De förberedande åtgärder som företrädesvis kan komma att behövas torde vara att avspärra olycksområdet och omhändertaga egendom. Lagrådet förordar att andra stycket ges följande lydelse:

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

Klart är att annan myndighet än polismyndigheten inte kan använda våld för att genomföra en sådan åtgärd.

9 §

I andra stycket föreskrivs att om undersökningen inte kan fullföljas på annat sätt, den myndighet som gör undersökningen får begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningen. Vidare sägs att för polismyndighetens utredning och för användningen av tvångsmedel gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om förundersökning i brottmål. Motsvarande bestämmelse i luftfartslagen (11 kap. 12 § andra stycket) innehåller att bestämmelserna i 23 kap. rättegångsbalken gäller i fråga om sådan utredning men att tvångsmedel enligt 24—28 kap. rättegångsbalken dock får användas bara om det finns anledning att anta att det begåtts ett brott som lyder under allmänt åtal. Klart är att bestämmelserna om tvångsmedel i 24—28 kap. rättegångsbalken kan användas bara under de förutsättningar som i fråga om brottsmisstankar anges där; det är sålunda uteslutet att på den nu föreslagna bestämmelsen skulle kunna grundas någon självständig rätt till användande av tvångsmedel. Så som förevarande bestämmelse har utformats kan man enligt lagrå-

dets mening emellertid få det intrycket att tvångsmedel får användas i större utsträckning än som avsetts. Till förebyggande av varje missförstånd i den riktningen bör andra stycket andra meningen i paragrafen ges följande lydelse:

”För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.”

Att tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken kan användas vid misstanke om brott behöver inte utsägas, eftersom med vissa förbehåll förundersökning enligt 23 kap. 1 § rättegångsbalken *skall* inledas så snart det finns anledning att anta att ett brott som hör under allmänt åtal förövats. Däremot kan finnas anledning att reglera polisens möjligheter till andra tvångsåtgärder än sådana som behandlas i 23 kap. rättegångsbalken, nämligen rätt att hämta och kvarhålla personer för förhör. Kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser (Ds Fö 1986:3) föreslog i 9 § förslaget till lag om undersökning av allvarliga olyckshändelser en bestämmelse om möjlighet att få tillträde till platsen för olyckshändelsen eller tillbudet. En sådan bestämmelse synes behövlig. Den bör tas in som ett tredje stycke i paragrafen och ges följande lydelse:

”Den myndighet som gör undersökningen har rätt att få tillträde till platsen för händelsen. Om tillträde vägras, får polismyndigheten lämna den handräckning som behövs.”

Det föreslagna tredje stycket i paragrafen blir i stället fjärde stycket och bör inledas med orden ”Den myndighet som gör undersökningen”.

12 §

Enligt sista meningen i paragrafen får polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan ta hand om viss egendom. I undantagsfall kan tvång behöva användas. Detta får i så fall ankomma på polismyndigheten, till vilken den myndighet som gör undersökningen har att vända sig. Detta behöver emellertid inte regleras särskilt, eftersom även polismyndigheten enligt bestämmelsen har rätt att ta hand om egendomen.

14 §

Även beslut om förberedande åtgärder enligt 8 § andra stycket bör kunna överklagas till kammarrätten. Däremot bör överklagande av polismyndighetens beslut enligt det av lagrådet föreslagna nya tredje stycket i 9 § eller enligt 23 kap. rättegångsbalken ej regleras här. Lagrådet förordar att paragrafen ges följande lydelse:

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

I överensstämmelse med vad lagrådet anfört under 9 § förslaget till lag om undersökning av allvarliga olyckor, m. m. bör andra meningen i paragrafen ges följande lydelse:

”För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.”

Övriga lagförslag

Förslagen lämnas utan erinran.

Innehåll

| | |
|--|----|
| Proposition | 1 |
| Propositionens huvudsakliga innehåll | 1 |
| Propositionens lagförslag | 2 |
| 1. Lag om undersökning av olyckor | 2 |
| 2. Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) | 5 |
| 3. Lag om ändring i sjölagen (1 891:35 s. 1) | 7 |
| 4. Lag om ändring i lagen (1938:121) om hittegods | 11 |
| 5. Lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) | 12 |
| Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 februari 1990 . | 13 |
| 1 Inledning | 13 |
| 2 Gällande ordning | 15 |
| 2.1 Undersökning av sjöolyckor | 15 |
| 2.1.1 Sjöförklaring | 15 |
| 2.1.2 Undersökning genom särskild undersökningskommis- sion | 17 |
| 2.1.3 Undersökning genom sjöfartsverket | 17 |
| 2.1.4 Övrig undersökningsverksamhet | 18 |
| 2.2 Undersökning av luftfartsolyckor | 18 |
| 2.2.1 Undersökning genom SHK | 19 |
| 2.2.2 Undersökning genom luftfartsverket | 19 |
| 2.3 Undersökning av järnvägsolyckor | 20 |
| 2.4 Undersökning av andra olyckor | 20 |
| 2.4.1 Katastrofkommissionens undersökningsverksamhet ... | 20 |
| 2.4.2 Kommissionens sammansättning och organisation | 21 |
| 2.4.3 Undersökningens genomförande | 21 |
| 2.4.4 Katastrofkommissionens rapporter | 22 |
| 2.4.5 Undersökning genom tillsynsmyndigheter | 23 |
| 3 Överväganden | 23 |
| 3.1 Gemensam ordning för haveriutredningar inom luftfarten och sjöfarten | 23 |
| 3.2 Samma ordning för undersökning av alla slags allvarliga olyckor | 24 |
| 3.3 Undersökningarnas inriktning | 27 |
| 3.4 Utredningsorganets uppgifter | 28 |
| 3.5 Sjöförklaringsinstitutet | 30 |
| 3.6 Olyckor inom luftfart och sjöfart för militärt eller annat statsändamål | 32 |
| 3.7 Gemensam lagstiftning | 32 |
| 4 Upprättade lagförslag | 33 |
| 5 Specialmotivering | 33 |
| 5.1 Förslaget till lag om undersökning av olyckor | 33 |
| 5.2 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) | 41 |
| 5.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1 891:35 s. 1) | 42 |
| 5.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1938:121) om hittegods . | 45 |
| 5.5 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) | 45 |
| 6 Hemställan | 45 |
| 7 Beslut | 46 |

Bilagor

| | | |
|----|---|----|
| 1 | Betänkandet (Ds Fö 1986:3) Statens katastrofkommission – Sammanfattning av betänkandet | 47 |
| 2 | Betänkandet (Ds K 1986:2) Haveriutredningar – Sammanfattning av betänkandet | 51 |
| 3 | Departementspromemorian (Ds 1988:75) Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av järnvägsolyckor – Sammanfattning av promemorian såvitt avser utredning av järnvägsolyckor | 54 |
| 4 | Lagförslaget i betänkandet Ds Fö 1986:3 – Förslag till lag om undersökning av allvarliga olyckshändelser | 55 |
| 5 | Lagförslagen i betänkandet Ds K 1986:2 | 57 |
| | 1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) | 57 |
| | 2 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1 891:35 s. 1) | 59 |
| | 3 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) | 73 |
| 6 | Lagförslaget i departementspromemorian Ds 1988:75 – Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) | 74 |
| 7 | Betänkandet (Ds Fö 1986:3) Statens katastrofkommission – Förteckning över remissinstanserna | 77 |
| 8 | Betänkandet (Ds K 1986:2) Haveriutredningar – Förteckning över remissinstanserna | 78 |
| 9 | Departementspromemorian (Ds 1988:75) Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av järnvägsolyckor – Förteckning över remissinstanserna | 79 |
| 10 | Lagrådsremissens lagförslag | |
| | 1 Förslag till lag om undersökning av allvarliga olyckor, m. m. | 80 |
| | 2 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) | 83 |
| | 3 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1 891:35 s. 1) | 85 |
| | 4 Förslag till lag om ändring i lagen (1938:121) om hittegods . | 89 |
| | 5 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) | 90 |
| 11 | Lagrådets yttrande | 91 |