

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ändras. Syftet med propositionen är att nationellt genomföra järnvägssäkerhetsdirektivet som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket till den del det gäller säkerhetsutredningar av olyckor. Samtidigt föreslås vissa andra mindre ändringar i lagen.

En utredningskommission för utredning av en exceptionell händelse ska i fortsättningen tillsättas i anslutning till Olycksutredningscentralen i stället för i anslutning till justitieministeriet. Uppföljningen av hur säkerhetsrekommendationer med anledning av exceptionella händelser genomförs ska överföras till Olycksutredningscentralen. Dessutom föreslås en översyn av bland annat bestämmelserna om jäv, anmälningsplikt och myndigheternas samarbete.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 16 juni 2019.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
2 FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR .....	4
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	4
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	5
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER .....	6
DETALJMOTIVERING .....	7
1 LAGFÖRSLAG .....	7
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	14
LAGFÖRSLAG .....	16
om ändring av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser	16
BILAGA .....	20
PARALLELLTEXT .....	20
om ändring av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser	20

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

I lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) föreskrivs om säkerhetsutredningar. Syftet med dem är att öka den allmänna säkerheten, att förebygga olyckor och tillbud och att förhindra skador till följd av olyckor. Säkerhetsutredningar görs inte för att klarlägga rättsligt ansvar. Säkerhetsutredningar kan göras förutom med anledning av olyckor och tillbud också med anledning av exceptionella händelser.

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

För säkerhetsutredningar finns Olycksutredningscentralen i anslutning till justitieministeriet. Centralen utför sina uppgifter självständigt och oberoende. Olycksutredningscentralen ska utreda alla stora olyckor, allvarliga olyckor och tillbud i luftfart, allvarliga olyckor i järnvägstrafiken och mycket allvarliga sjöolyckor. Olycksutredningscentralen kan också utreda tillbud till stora olyckor samt andra olyckor eller tillbud. Olycksutredningscentralen kan också göra en temautredning, dvs. en gemensam utredning vid flera liknande olyckor eller tillbud. Olycksutredningscentralen fattar beslut om att inleda en säkerhetsutredning och om hur omfattande den ska vara.

I lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ingår det också bestämmelser om utredning av s.k. exceptionella händelser. Med exceptionell händelse avses sådana synnerligen allvarliga händelser som inte är olyckor men som har lett till döden eller har hotat eller allvarligt skadat samhälleliga basfunktioner. Beslut om att inleda en utredning av en exceptionell händelse fattas av statsrådet. För utredningen av en exceptionell händelse kan statsrådet tillsätta en utredningskommission i anslutning till justitieministeriet. Utredningskommissionen fullgör sitt uppdrag självständigt och oberoende. Olycksutredningscentralen står för de praktiska förutsättningarna för utredningskommissionens arbete.

Säkerhetsutredningarna har sin grund i internationella bestämmelser om luftfart, järnvägstrafik och sjöfart. Lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser är förenlig med dessa bestämmelser. I 4 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ingår en allmän bestämmelse om att EU-lagstiftningen och internationella förpliktelser som binder Finland ska iakttas i en säkerhetsutredning. Här avses t.ex. de EU-rättsakter och de internationella konventioner till vilka det hänvisas i 2 § 1 mom. 2-4 punkten i lagen. I praktisk säkerhetsutredning ska man beakta inte bara den nationella lagstiftningen om utredarnas befogenheter och om detaljer om hur utredningen ska genomföras utan också de internationella normer som i detalj reglerar utredning inom olika trafikslag. I 4 § 2 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser anges särskilt att flyghaveriförordningen ska tillämpas på utredning av sådana olyckor och allvarliga tillbud som avses i förordningen. På utredningen tillämpas dessutom bestämmelserna i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

I praktiken har 4 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser fungerat väl. I lagen finns den bästa praxisen för säkerhetsutredningar, och utredningsprocesserna har förenhetligats i så stor utsträckning som möjligt. En enhetlig praxis tryggar och främjar en hög kvalitet på säkerhetsutredningarna och en flexibel användning av personalen. Skillnaderna i detaljerna i bestämmelserna om olika trafikslag beaktas vid utredningen.

## 2 Föreslagna ändringar

De ändringar som föreslås i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser baserar sig å ena sidan på 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv och å andra sidan på mindre nationella ändringsbehov.

På grund av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet (nedan järnvägssäkerhetsdirektivet), som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket, ändras de bestämmelser i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser som gäller anmälningsplikt, säkrande av förutsättningarna för en utredning, rätt att få uppgifter och myndigheternas samarbete. Dessa ändringar grundar sig på artiklarna 20–22 i direktivet. Ändringarna förtydligar och stärker förutsättningarna för säkerhetsutredningar.

För att göra den praktiska verksamheten och förfarandena smidigare föreslås det att under-tecknandet av utredningsrapporten slopas och att en utredningskommission som utreder en exceptionell händelse organisatoriskt ska finnas i anslutning till Olycksutredningscentralen i stället för i anslutning till justitieministeriet. Likaså ska uppföljningen av hur säkerhetsrekommendationer med anledning av exceptionella händelser genomförs överföras från ministerierna till Olycksutredningscentralen i syfte att effektivisera uppföljningen. På grund av de nationella ändringsbehoven görs också en översyn av bestämmelserna om en utredningskommission, jäv, hörande och handräckning. Dessutom föreslås det att en direktör vid Olycksutredningscentralen som avlagt doktorsexamen ska ha titeln professor.

I 4 § i den gällande lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ingår en allmän bestämmelse om att EU-lagstiftningen och internationella förpliktelser som binder Finland ska iakttas i en säkerhetsutredning. Av denna anledning har man dragit slutsatsen att de ändringar som gäller säkerhetsutredningar i artiklarna 20-26 i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv inte till alla delar i detalj behöver tas in i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, utan att de krav som direktivet ställer delvis blir tillämpliga med stöd av 4 § 1 mom. i lagen. Lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser gäller inte enbart säkerhetsutredningar i järnvägstrafik, utan den är en allmän lag som gäller säkerhetsutredning av allvarliga olyckor och tillbud samt exceptionella händelser. Det skulle vara oändamålsenligt att genomföra 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv med en annan regleringsform än den som tidigare tillämpats i fråga om andra internationella förpliktelser. De internationella förpliktelser som reglerar säkerhetsutredningen i fråga om olika trafikslag är till sitt innehåll mycket detaljerade och därför är det motiverat att iaktta den föreslagna regleringsformen vid verkställigheten av dem.

Med stöd av 4 § 1 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser är följande bestämmelser i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv direkt tillämpliga: artikel 22.3 om tidsfristen för ett utredningsbeslut, artikel 22.5 och 22.7 samt artikel 23.1 om internationellt samarbete, artikel 23.3 om vem som ska ges tillfälle att tillhandahålla information för att förbättra utredningsrapportens kvalitet, artikel 24.2 om rapporter, artikel 24.3 om årsrapporten samt artikel 25 om information som ska överlämnas till Europeiska järnvägsbyrån.

## 3 Propositionens konsekvenser

De föreslagna ändringarna främjar det praktiska utförandet av säkerhetsutredningar, gör det smidigare och har en positiv inverkan på den allmänna säkerheten. Den ändring som innebär att en utredningskommission som utreder en exceptionell händelse organisatoriskt finns i anslutning till Olycksutredningscentralen i stället för i anslutning till justitieministeriet samt överföringen till Olycksutredningscentralen av uppföljningen av hur säkerhetsrekommendationer med anledning av exceptionella händelser genomförs medför inte något ökat behov av resurser för Olycksutredningscentralen.

#### 4 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts som tjänsteuppdrag i samarbete mellan justitieministeriet och Olycksutredningscentralen.

Yttranden om propositionsutkastet har begärts av inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Polisstyrelsen, Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Finlands näringsliv rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Tjänstemannacentralorganisationen STTK rf och Akava rf. Det kom in åtta yttranden om propositionsutkastet.

Inrikesministeriet hade inga anmärkningar till propositionen. Inrikesministeriet har betonat vikten av att både polisen och Olycksutredningscentralen förstår varandras behov vid utredningen. Inrikesministeriet har ansett att det är motiverat att utredningskommissioner för utredning av exceptionella händelser i fortsättningen finns i anslutning till Olycksutredningscentralen och att Olycksutredningscentralen följer att utredningskommissionens rekommendationer genomförs.

Finansministeriet har i sitt utlåtande fäst vikt vid regleringssättet och regleringsnivån när det gäller direktörens behörighet och titel. Finansministeriet har understött förslaget om att en direktör som avlagt doktorsexamen ska ha titeln professor.

Försvarsministeriet har i sitt utlåtande fört fram sin oro för att det enligt förslaget i fortsättningen är möjligt att medlemmarna i en utredningskommission är anställda av en inrättning som är föremål för utredning.

Utifrån Försvarsministeriets och Trafiksäkerhetsverkets yttranden föreslås det att 29 § om avslutande av utredningen ska ändras så att utredningen avslutas när utredningsrapporten publiceras.

Polisstyrelsen har i sitt yttrande föreslagit att ordet omedelbart inte ska fogas till bestämmelsen i 19 § 1 mom. om säkrande av förutsättningarna för en utredning eftersom Olycksutredningscentralens tillträde till olyckplatsen redan nu har kunnat säkerställas. Polisstyrelsen har i sitt yttrande konstaterat att säkerhetsutredningsmyndighetens omedelbara tillträde till olyckplatsen på ett allvarligt sätt kan äventyra polisens förundersökning och därmed intressena att realisera det rättsliga ansvaret. Detaljmotiveringen i propositionen har kompletterats med anledning av Polisstyrelsens yttrande.

Gränsbevakningsväsendet har i sitt yttrande fört fram att det ska vara skyldigt att ge Olycksutredningscentralen handräckning om detta inte äventyrar utförandet av andra viktiga uppgifter som ålagts Gränsbevakningsväsendet. Gränsbevakningsväsendet ska kunna låta bli att ta ut någon avgift för handräckningen på det sätt som föreskrivs i gränsbevakningslagen.

## RP 250/2018 rd

På basis av FFC rf:s yttrande bibehålls i 38 § om information om hur en utredning framskrider det separata omnämmandet om information till representanter för arbetsmarknadsorganisationerna, om en olycka har inträffat i förhållanden som har samband med arbete.

Granskningskommissionen för olyckor vid militär luftfart hade inga anmärkningar till propositionen.

### **5 Samband med andra propositioner**

I riksdagen behandlas för närvarande regeringens proposition med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem (RP 61/2018 rd) samt en kompletterande proposition till den (RP 104/2018 rd). Den lagstiftning som föreslås i dessa propositioner avses träda i kraft den 1 januari 2019. Om propositionerna godkänns ska bestämmelserna i 16 § 2 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ändras på följande sätt: i 1 punkten ändras Trafiksäkerhetsverket till Transport- och kommunikationsverket och i 2 punkten ändras Trafikverket till Trafikledsverket. I 16 § 2 mom. 3 punkten i den gällande lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser anges att också regionförvaltningsverken är anmälningspliktiga vid en olycka. Denna punkt hör samman med den regeringsproposition som för närvarande behandlas i riksdagen och som gäller inrättande av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet (RP 14/2018 rd).

En regeringsproposition med förslag till spårtrafiklag och lag om ändring av lagen om transportservice (RP 105/2018 rd) har överlämnats till riksdagen. Syftet med propositionen är att nationellt genomföra EU:s fjärde järnvägs paket, med undantag för de ändringar som görs i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Spårtrafiklagen avses träda i kraft den 1 januari 2019. Spårtrafiklagens bestämmelser om järnvägssäkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet ska dock tillämpas först den 16 juni 2019. Lagen om ändring av lagen om transportservice avses träda i kraft den 1 januari 2019.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

**2 §.** *Olyckor och tillbud som ska utredas.* Lagen tillämpas på säkerhetsutredningar som görs till följd av i paragrafen avsedda olyckor, tillbud och motsvarande allvarliga händelser. Olycksutredningscentralen är den myndighet som gör säkerhetsutredningar och som avses i de EU-rättsakter och internationella konventioner som nämns i paragrafen.

I 1 mom. 3 punkten föreskrivs om skyldigheten att utreda allvarliga olyckor i järnvägstrafiken. I punkten i fråga hänvisas det till artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet). Innehållet i paragrafen bibehålls i övrigt oförändrat, men hänvisningen i 1 mom. 3 punkten till Europaparlamentets och rådets direktiv uppdateras. Enligt förslaget ska det i punkten hänvisas till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet (järnvägssäkerhetsdirektivet). Enligt artikel 3.12 i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv avses med allvarlig olycka varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön, och varje annan olycka med samma följder och med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshandlingen. Med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst två miljoner euro. Ordalydelsen i direktivets definition har ändrats något, men till innehållet är den oförändrad. Omfattningen på Olycksutredningscentralens skyldighet att göra utredningar ändras inte trots att hänvisningen ändras.

**8 §.** *Olycksutredningscentralen.* I paragrafen föreskrivs det om Olycksutredningscentralens ställning och uppgifter.

Enligt 3 mom. är Olycksutredningscentralen den nationella myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart som avses i flyghaveriförordningen. Enligt förslaget ska momentet upphävas som onödigt eftersom Olycksutredningscentralens befogenhet och dess ställning som den säkerhetsutredningsmyndighet som avses i EU-rättsakter och internationella konventioner framgår av lagens 2 §. Om omnämmandet av att Olycksutredningscentralen är den myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart som avses i flyghaveriförordningen hålls kvar skulle det vara ändamålsenligt att föreskriva om Olycksutredningscentralens ställning på samma sätt också i förhållande till de övriga internationella bestämmelser som nämns i 2 §.

**10 §.** *Särskilda behörighetsvillkor.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs det om behörighetsvillkoren för direktören för Olycksutredningscentralen. Behörighetsvillkor för direktören för Olycksutredningscentralen är högre högskoleexamen, god förtrogenhet med centralens verksamhetsområde samt i praktiken visad ledarförmåga och erfarenhet av ledarskap.

Inga ändringar föreslås i behörighetsvillkoren för direktören för Olycksutredningscentralen. Enligt förslaget ska det i slutet av momentet göras ett tillägg om att en direktör som avlagt doktorsexamen ska ha titeln professor. Detta motsvarar den allmänna linje som gäller för ansvariga personer vid forskningsinstitut. De ansvariga personerna vid ett flertal myndigheter som är specialiserade på forskningsarbete har titeln professor när de har avlagt doktorsexamen. Exempelvis chefen för tulllaboratoriet, generaldirektören, ett resultatområdes chef, en direktör som tjänstgör som vice generaldirektör och en forskningsprofessor vid Meteorologiska

institutet, generaldirektören, en överdirektör som ansvarar för forskning och en forskningsprofessor vid Naturresursinstitutet, generaldirektören, en överdirektör och en direktör för forsknings- och utvecklingsavdelningarna vid Institutet för hälsa och välfärd, forskningschefen samt chefen för forskningsavdelningen och forskningsenheten vid Livsmedelssäkerhetsverket samt forskningsdirektören vid Strålsäkerhetscentralen har titeln professor om de har avlagt doktorsexamen. Bestämmelser om titeln professor tas in på lagnivå i stället för på förordningsnivå eftersom det inte skulle vara ändamålsenligt att utfärda en förordning enbart för detta.

**13 §. Utredningskommission.** I paragrafen föreskrivs det om utredningskommissioner. De gällande bestämmelserna om en utredningskommission påminner delvis om tiden före lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, då utredningen utfördes av självständiga undersökningskommissioner och utredningen inte ordnades av centralen.

Utredningskommissionerna har sedan 2011, då lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser trädde i kraft, utgjort en del av Olycksutredningscentralens organisation. En utredningskommission består vanligen av tjänstemän som utför säkerhetsutredningar vid Olycksutredningscentralen och andra myndigheter samt av experter vid Olycksutredningscentralen. De tjänstemän som utför säkerhetsutredningar har yrkeskunskaper om säkerhetsutredningar och även annat specialkunnande. Experterna vid Olycksutredningscentralen har kunskaper om specialområden i anslutning till olyckor samt kunskaper om säkerhetsutredningar. Organisationsmodellen säkerställer att man för säkerhetsutredningen kan bilda en multiprofessionell utredningskommission med de bästa tillgängliga och med hänsyn till föremålet för utredningen mest opartiska experterna. Också antalet medlemmar i en utredningskommission ska bestämmas från fall till fall. En utredningskommission består oftast av 3–5 medlemmar, av vilka en utses till chef för utredningskommissionen. Vid stora olyckor finns det dock ett behov av att i synnerhet i början av en utredning anlita ett avsevärt större antal personer. Olycksutredningscentralens ledande utredare fungerar som utredningsledare. De styr och övervakar för sin del utredningskommissionernas arbete.

Enligt gällande 3 mom. kan Olycksutredningscentralen ändra utredningskommissionens sammansättning, om det är nödvändigt för att åstadkomma en sakkunnig, oberoende och opartisk utredning. Det är ändamålsenligt att utredningskommissionens sammansättning kan ändras på ett flexibelt sätt. Det nuvarande kravet på nödvändighet härstammar från en tid då utredningskommissionerna var separata, självständiga och oberoende organ.

En möjlighet att flexibelt ändra utredningskommissionernas sammansättning gör det lättare att anlita experter vid Olycksutredningscentralen också i sådana fall då det inte är ändamålsenligt att anlita dem under hela den tid utredningen pågår. Av denna orsak föreslås det att utredningskommissionernas sammansättning ska kunna ändras vid behov.

En utredningskommission kan som hjälp anlita behövliga särskilda experter som inte är medlemmar av kommissionen (24 §). Av experterna är det möjligt att bl.a. begära utlåtanden eller uppgifter om ett visst specialområde.

**14 §. Jäv.** I paragrafen föreskrivs om jäv för den som deltar i en utredning på ett sätt som till vissa delar avviker från förvaltningslagen. Det ska alltid finnas en hållbar motivering för en reglering som avviker från förvaltningslagen.

I anslutning till säkerhetsutredningar föreskrivs det om partsjäv i 14 § 1 mom. 1–3 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, om anställnings- eller uppdragsjäv i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen och i 14 § 1 mom. 4 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, om samfundsjäv i 28 § 1 mom. 5 och



## RP 250/2018 rd

6 punkten i förvaltningslagen och om jäv enligt generalklausulen i 28 § 1 mom. 7 punkten i förvaltningslagen.

En person som deltar i en utredning är enligt 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen jävig om personen står i anställningsförhållande eller i sådant uppdragsförhållande som har samband med det föreliggande ärendet till en part eller till någon för vilken avgörandet i ärendet kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada. I praktiken har detta varit en av de vanligaste orsakerna som har påverkat förutsättningarna att delta i en utredning av en olycka eller ett tillbud. Sådan sakkunskap som behövs vid säkerhetsutredningar erhålls oftast förutom genom utbildning i synnerhet genom arbetserfarenhet. I en utredning av en olycka eller ett tillbud kan dock inte delta personer som på grund av ett anställningsförhållande eller något jämförbart uppdragsförhållande har en bindning till en offentlig eller privat organisation som på något sätt är inblandad i olyckan eller tillbudet. Med part avses i detta sammanhang vid sidan av andra de som är inblandade i olyckan, såsom en transportör eller den vars infrastruktur har skadats i olyckan. En person som står i arbetsavtals- eller tjänsteförhållande till exempelvis den som äger eller har tillverkat ett transportmedel eller som innehar infrastruktur kan således inte i praktiken delta vid en utredning av olyckor eller tillbud som gäller olika trafikslag.

Enligt huvudregeln är en person inte längre jävig enligt 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen, om anställningsförhållandet har avslutats t.ex. för att personen har bytt jobb eller gått i pension. Frågan om jäv ska dock bedömas i varje enskilt fall för sig och i synnerhet utifrån den allmänna jävsgrunden i 28 § 1 mom. 7 punkten i förvaltningslagen. I praktiken har en person ansetts jävig även efter att anställningsförhållandet har upphört, när det vid utredningen av en olycka eller ett tillbud t.ex. har varit nödvändigt att bedöma säkerhetsanvisningar som personen i fråga har gjort upp medan anställningen pågick och som har gällt när olyckan inträffade.

Enligt den gällande 14 § 1 mom. 4 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser är de som deltar i en utredning jäviga om de eller någon närstående är anställda hos ett ämbetsverk eller en inrättning vars verksamhet kan bli föremål för utredning i en säkerhetsutredning som görs med anledning av en olycka. Punkten utvidgar avsevärt det anställningsjäv som avses i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen. För det första förutsätter en persons anställningsjäv inte att avgörandet i ärendet kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada för personens arbetsgivare. För det andra har anställningsjäv också utvidgats till personens närstående.

När det gäller trafikledsförvaltningen har de ändringar av statens ämbetsverksstruktur som resulterat i större ämbetsverk utvidgat kretsen av personer som omfattas av jäv enligt 14 § 1 mom. 4 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser så att en persons eller hans eller hennes närståendes arbete i vilken uppgift som helst t.ex. vid Trafiksäkerhetsverket eller Trafikverket automatiskt gör personen jävig om ämbetsverkens verksamhet kan bli föremål för en utredning. Till riksdagen har det överlämnats en proposition (RP 61/2018 rd och en kompletterande proposition till den RP 104/2018 rd) i vilken det föreslås en ny ämbetsverkshelhet som är större än för närvarande.

Väsentligare än anställningsförhållandet är att den som utför en säkerhetsutredning inte ska kunna utreda ärenden som gäller den egna verksamheten eller någon närståendes verksamhet. Av denna orsak föreslås det att 1 mom. 4 punkten i paragrafen ändras så att de som deltar i en utredning är jäviga om deras eller någon närståendes verksamhet kan bli föremål för utredning i en säkerhetsutredning som görs med anledning av en olycka. På detta sätt säkerställs det att utredningen är oberoende av de personer som utredningen gäller. Till följd av ändringen kommer 14 § 1 mom. 4 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra

händelser att reglera partsjäv i stället för anställningsjäv. Med tanke på jäv har det ingen betydelse i vilken roll personens eller den närståendes verksamhet kan bli föremål för utredning.

Den krets som omfattas av anställningsjäv minskar de facto på grund av ändringen, men det anställningsjäv som avses i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen tillämpas ändå fortfarande på den som utför en säkerhetsutredning. I vissa fall kan personens eller en närståendes anställningsförhållande dessutom i praktiken orsaka jäv enligt generalklausulen. En sådan situation kan komma i fråga t.ex. då en persons närstående arbetar som assistent eller sekreterare åt en person vars verksamhet kan bli föremål för utredning.

**16 §. Anmälningsplikt.** I paragrafen föreskrivs om skyldigheten för myndigheter och andra aktörer att anmäla olyckor. Enligt artikel 22.3 i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv ska anmälan, när det är lämpligt, uppdateras när den information som saknas blir tillgänglig. I praktiken har de som gjort en anmälan redan nu gått tillväga på i direktivet beskrivet sätt. De har kompletterat sin anmälan om något nytt väsentligt har framkommit eller då begärda tilläggsuppgifter har blivit tillgängliga.

Det är ändamålsenligt att den skyldighet att komplettera anmälan som ingår i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv utsträcks till att gälla samtliga olyckor. Till 1 mom. fogas ett omnämnande om skyldigheten att vid behov uppdatera anmälan genast när den information som saknas blir tillgänglig. Tillägget gäller också sådana anmälningspliktiga som avses i 2 mom.

**19 §. Säkrande av förutsättningarna för en utredning.** I paragrafen föreskrivs om de säkringsåtgärder som ska vidtas på en olycksplats. Enligt artikel 21.2 i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv ska medlemsstaterna i enlighet med sin nationella lagstiftning säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar samarbetar till fullo och att utredarna så snart som möjligt ges tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen.

För att utreda både en olycka och ett eventuellt brott är det nödvändigt att spärra av och dokumentera platsen för händelsen för att trygga utredningen. Här sammanfaller polisens och Olycksutredningscentralens mål. Båda har också en självständig rätt att spärra av platsen för händelsen. Olycksutredningscentralen kan spärra av en plats med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser och polisen beroende på fallet med stöd av polislagen eller tvångsmedelslagen.

Det kan uppstå problem om polisen och Olycksutredningscentralen inte identifierar eller känner till varandras behov och rättigheter. Båda ska sköta sina uppgifter i samarbete så att den andras arbete inte hindras eller äventyras. I regel är detta fullt möjligt om dialogen fungerar och utredningsåtgärderna samordnas. Båda parterna har ju som mål att utreda vad som har hänt. Detta trots att Olycksutredningscentralen utreder orsaken till en olycka och polisen om det finns något skäl att misstänka brott.

Enligt paragrafens gällande 1 mom. har den tjänsteman vid Olycksutredningscentralen som utför en utredning och varje medlem av en utredningskommission (utredare) rätt att få tillträde till olycksplatsen och att där inspektera föremål, anläggningar och konstruktioner som har samband med olyckan. Polisen har inte rätt att hindra Olycksutredningscentralen att få tillträde till platsen för händelsen ens när polisen utför förundersökning. Till grund för bestämmelsen ligger de internationella bestämmelserna om säkerhetsutredning av olika trafikslag.

Enligt artikel 21.2 a i det järnvägssäkerhetsdirektiv från 2016 som nu genomförs ska utredarna i synnerhet ges omedelbart tillträde till den plats där olyckan eller tillbudet ägde rum och till berörd rullande materiel, därtill hörande infrastruktur och installationer för trafikstyrning och signalering. I denna bestämmelse i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv har man jämfört med

tidigare uttryckligen tagit in ordet omedelbart så att myndigheter som arbetar för att klarlägga rättsligt ansvar inte i fortsättningen kan äventyra säkerhetsutredningen genom att felaktigt anse att förundersökningen är primär i förhållande till säkerhetsutredningen. På samma sätt som klarläggandet av rättsligt ansvar är säkerhetsutredningen förenad med ett mycket stort allmänt intresse och även av den krävs det stor tillförlitlighet bl.a. i anslutning till undersökningen av platsen för en händelse.

Även i sin nuvarande form har ordalydelsen i 1 mom. tryggt omedelbar tillgång till olycksplatsen för den som utför en säkerhetsutredning samt rätt att inspektera föremål, anläggningar och konstruktioner. I syfte att genomföra 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv preciseras nuvarande 1 mom. genom att ordet omedelbart fogas till momentet på det sätt som direktivet förutsätter. I och med tillfogandet av ordet omedelbart i enlighet med direktivet klargörs ytterligare också säkerhetsutredningens ställning i förhållande till klarläggandet av rättsligt ansvar och bidrar till att minska eventuella konfliktsituationer. I Finland hör myndigheternas samarbete till grunderna för en god förvaltning. Ett smidigt samarbete mellan Olycksutredningscentralen och förundersökningsmyndigheten genast efter en olycka är viktigt för båda parterna så att de förstår varandras behov vid utredningen.

Enligt gällande 2 mom. kan Olycksutredningscentralen och utredningskommissionens chef bestämma att olycksplatsen ska spärras av och förbjuda att i olyckan omkomna förs bort eller flyttas, om detta är nödvändigt för säkerhetsutredningen. Vidare får enligt 3 mom. föremål och annat material på olycksplatsen som kan ha betydelse för utredningen inte utan tillstånd av Olycksutredningscentralen eller utredningskommissionens chef förstöras, föras bort eller rubbas, om inte tvingande skäl föreligger. De begränsningar som skyddar säkerhetsutredningen gäller också förundersökningsmyndigheter.

**20 §. Rätt att få uppgifter.** I paragrafen föreskrivs om Olycksutredningscentralens rätt att få uppgifter. Rätten att få uppgifter har beroende på ärendet begränsats till antingen nödvändiga eller behövliga uppgifter.

Enligt 1 mom. 3 punkten i den gällande paragrafen har en utredare oberoende av bestämmelserna om sekretess och utan avgift rätt att av myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag få för utredningen nödvändiga uppgifter från apparater som har registrerat i olyckan inblandade fordons, anläggningars och signal- och trafikledningssystemens verksamhet, omständigheter kring olyckan och tele- och datakommunikation samt motsvarande upptagningar som har samband med olyckan. Enligt paragrafens 3 mom. har en utredare rätt att även av enskilda aktörer få uppgifter som avses i 1 mom. 3 punkten.

Sådana uppgifter som avses i gällande 1 mom. 3 punkten finns t.ex. i upptagningar av tele- och datakommunikation mellan ett fordons förare och trafikledningen. Även om personer i och för sig också kan förmedla förtroliga meddelanden mellan sig i den kommunikationen, anser grundlagsutskottet i sitt utlåtande (GrUU 62/2010 rd) att det med hänsyn till verksamhetens karaktär och medvetenheten om att meddelandena lagras trots allt inte är fråga om en sådan handling som omfattas av det skydd grundlagens 10 § ger förtroliga meddelanden.

Enligt grundlagsutskottets praxis har rätten att få och möjligheten att lämna ut uppgifter då kunnat gälla "behövliga uppgifter" för ett visst syfte, om lagen ger en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. Om innehållet däremot inte angetts i form av en förteckning, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på att "uppgifterna är nödvändiga" för ett visst syfte (se t.ex. GrUU 15/2018 rd, GrUU 17/2016 rd och de utlåtanden som nämns där). I den gällande paragrafen har det innehåll som kommer i fråga förtecknats uttömmande.

Enligt artikel 21.2 c i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv ska Olycksutredningscentralen ges obegränsad tillgång till innehållet i registreringsutrustning. Uppgifterna i fråga registreras uttryckligen för att det i en olyckssituation ska vara möjligt att klarlägga händelseförloppet och orsakerna. I praktiken har man redan nu fått tillgång till alla registrerade uppgifter för säkerhetsutredningen eftersom de är nödvändiga för att en säkerhetsutredning ska kunna utföras. För att ordalydelsen i lagen ska motsvara järnvägssäkerhetsdirektivet föreslås det att 1 mom. 3 punkten ändras så att rätten att få uppgifter avser uppgifter som behövs för utredningen i stället för uppgifter som är nödvändiga.

**23 §. Hörande.** I paragrafen föreskrivs det om rätten att höra och förfarandena vid hörande. Det föreslås att ett nytt 4 mom., som gäller preliminära samtal, fogas till paragrafen.

Med stöd av 1 mom. kan en utredare höra de inblandade i en olycka samt experter och var och en som kan antas kunna ge uppgifter som behövs i utredningen. Med hörande avses grundligare muntlig informationsinhämtning och inte preliminära samtal med personerna.

Förutom hörande bör lagen möjliggöra också annan muntlig preliminär informationsinhämtning. Enligt förslaget ska en utredare ha rätt att preliminärt samtala med de personer som avses i 1 mom. Preliminära samtal behövs vid klarläggandet av de första uppgifterna om händelseförloppet. En snabb tillgång till preliminära uppgifter behövs vid bedömningen av om utredningströskeln överskrids. Genom preliminära samtal är det dessutom möjligt att klarlägga om det är skäl att höra den som samtalet förs med. Möjligheten att föra preliminära samtal ersätter inte hörande. Preliminära samtal och hörande kan göras både medan den preliminära utredningen pågår och efter att ett utredningsbeslut har fattats. Hörande ska även i fortsättningen vara det huvudsakliga muntliga informationsinhämtningssättet vid säkerhetsutredningar.

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

Enligt paragrafens 3 mom. ska utredningsrapporten undertecknas av de utredare som har deltagit i utredningen och eventuella avvikande meningar ska bifogas rapporten. Utredningsrapporten är inte ett förvaltningsbeslut utan en utredning. Insamlandet av underteckningar fördröjer färdigställandet av publikationen. I praktiken har det inte fogats avvikande åsikter till utredningsrapporterna (med undantag för en utredning av en exceptionell händelse). I syfte att göra förfarandet smidigare föreslås det att 3 mom. upphävs. Detta hindrar inte att man även i fortsättningen fogar en avvikande åsikt till en utredning.

**29 §. Avslutande av utredningen.** Enligt den gällande paragrafen avslutas utredningen när utredningsrapporten undertecknas. Eftersom undertecknandet av en utredningsrapport slopas när 27 § 3 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser upphävs ska även 29 § ändras till den del det i paragrafen hänvisas till undertecknandet av en utredningsrapport. Det föreslås att paragrafen ändras så att utredningen avslutas när utredningsrapporten publiceras. Publiceringstidpunkten anger tydligt när utredningen avslutats.

**30 §. Uppföljning av säkerhetsrekommendationer.** Enligt gällande 1 mom. ska Olycksutredningscentralen följa hur säkerhetsrekommendationerna i en utredningsrapport genomförs. Ordalydelsen på finska föreslås bli ändrad, vilket endast föranleder en teknisk ändring i den svenska lagtexten.

**32 §. Beslut om att inleda utredning av en exceptionell händelse.** Statsrådets allmänna sammanträde fattar beslut om att inleda utredning av en exceptionell händelse och tillsätter en ut-

redningskommission. Justitieministeriet föredrar ärendet vid statsrådets allmänna sammanträde.

Enligt gällande 2 mom. finns den av statsrådet tillsatta utredningskommissionen i anslutning till justitieministeriet. Utredningskommissionen fungerar självständigt och oberoende av ministeriet. Enligt förslaget ändras momentet så att en utredningskommission som tillsatts av statsrådet i fortsättningen finns i anslutning till Olycksutredningscentralen. Föredragningsansvaret vid statsrådets allmänna sammanträde kvarstår alljämt hos justitieministeriet. En utredningskommission som tillsatts av statsrådet för utredning av en exceptionell händelse ska arbeta självständigt och oberoende av Olycksutredningscentralen.

I praktiken har Olycksutredningscentralen sört för utredningskommissionens verksamhetsförutsättningar. Olycksutredningscentralen har vid två utredningar som gjorts med stöd av en speciallag (skolskjutningarna i Jokela och Kauhajoki) och vid två utredningar som gjorts med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (en 8-årig flickas död och knivdådet i Åbo) haft hand om t.ex. uppgiften att göra utredningskommissionens medlemmar förtroga med uppdraget. Detta har varit ändamålsenligt eftersom säkerhetsutredningen av en exceptionell händelse inte i utredningshänseende avviker från säkerhetsutredningen av olyckor och tillbud. Olycksutredningscentralen sörjer också för anskaffningen av den utrustning och de redskap som utredningskommissionen behöver. Även räkningarna för utredningen av en exceptionell händelse godkänns vid Olycksutredningscentralen eftersom kostnaderna för utredningen av en exceptionell händelse betalas av det anslag som reserverats för säkerhetsutredning. Enligt 37 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ska utredningskommissionens dokument arkiveras av Olycksutredningscentralen. Efter att utredningen har avslutats beslutar Olycksutredningscentralen om utlämnande av dokumenten.

Genom den föreslagna ändringen klargörs organiseringen av säkerhetsutredningen vid en exceptionell händelse. Ändringen ligger också i linje med verksamheten enligt nuvarande praxis på ovan beskrivet sätt.

Även om utredningsrapporten enligt 35 § lämnas till statsrådet publiceras den i Olycksutredningscentralens publikationsserie. Därigenom bildar säkerhetsutredningsrapporterna en helhet och är lätta att hitta.

**36 §. Uppföljning av säkerhetsrekommendationer med anledning av exceptionella händelser.** Enligt den gällande paragrafen följer varje ministerium inom sitt ansvarsområde hur åtgärder med anledning av säkerhetsrekommendationer som getts vid utredning av exceptionella händelser genomförs. Dessutom kan justitieministeriet begära att myndigheter och andra aktörer redogör för vilka åtgärder de har vidtagit med anledning av säkerhetsrekommendationerna.

I praktiken har uppföljningen av genomförandet av säkerhetsrekommendationer som getts med anledning av en exceptionell händelse inte varit aktiv eller samordnad. Med tanke på uppnåendet av målet med säkerhetsutredningar har uppföljningen av rekommendationerna en central roll. Genomförandet av rekommendationerna ökar den allmänna säkerheten, förebygger motsvarande händelser och avvärrer skador till följd av dem.

Uppföljningen av rekommendationerna blir effektivare om den koncentreras till en enda aktör. För närvarande gör Olycksutredningscentralen med stöd av 30 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser en uppföljning av de säkerhetsrekommendationer som getts med anledning av andra händelser än exceptionella händelser. I syfte att effektivisera uppföljningen av genomförandet av rekommendationerna föreslås det att Olycksutred-

ningscentralen också ska följa genomförandet av rekommendationer som getts med anledning av en exceptionell händelse.

Det föreslås att ändringen görs genom att 36 § upphävs, varefter även uppföljningen av rekommendationer vid en exceptionell händelse genomförs på det sätt som anges i 30 §. Detta beror på att det i 3 § föreskrivs att om inte något annat föreskrivs i denna lag, ska bestämmelserna i denna lag om utredning av olyckor tillämpas på utredning av sådana exceptionella händelser som avses i 5 kap.

**42 §. Samarbete och handräckning.** I paragrafen föreskrivs om samarbete samt om polisens och andra myndigheters handräckning till Olycksutredningscentralen och en utredningskommission.

Enligt gällande 1 mom. kan utredningsåtgärder, i den omfattning Olycksutredningscentralen anser samarbete vara ändamålsenligt för en säkerhetsutredning, vidtas i samarbete med en myndighet som i samma ärende utför förundersökning eller utredning av dödsorsak. Enligt artikel 21.2 i 2016 års järnvägssäkerhetsdirektiv ska medlemsstaterna i enlighet med sin nationella lagstiftning säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar samarbetar till fullo och att utredarna så snart som möjligt ges tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen.

I syfte att genomföra järnvägssäkerhetsdirektivet föreslås det att utredningsåtgärder ska vidtas i samarbete med en myndighet som utför förundersökning eller utredning av dödsorsak i den omfattning Olycksutredningscentralen anser samarbete vara ändamålsenligt för en säkerhetsutredning. Genom den föreslagna ordalydelsen åläggs därmed en skyldighet till samarbete. För att säkerställa att säkerhetsutredningen är självständig och oberoende förutsätts det dock att samarbetet också i fortsättningen är ändamålsenligt med tanke på säkerhetsutredningen och uppnåendet av syftet med den.

Enligt gällande 2 mom. har Olycksutredningscentralen rätt att på begäran få handräckning av polisen för att genomföra och trygga en säkerhetsutredning. Vid sidan av polisen är Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet de viktigaste instanserna som ger Olycksutredningscentralen handräckning. Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets handräckning grundar sig för närvarande på 3 mom. Enligt momentet ska en myndighet på begäran av Olycksutredningscentralen eller en sådan utredningskommission som avses i 5 kap. göra sådana utredningar och undersökningar inom sitt verksamhetsområde som är nödvändiga med hänsyn till syftet med en säkerhetsutredning och som centralen eller kommissionen inte själv kan göra samt även i övrigt ge dem sådan handräckning som de behöver. Det skulle dock vara ändamålsenligare att man i 2 mom. utöver polisen separat nämner Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet, vilkas roll vid säkerhetsutredningen och trygandet av den är central på samma sätt som i fråga om polisen. Det föreslås att 2 mom. ska ändras därefter.

Polisen, Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet har inte tagit ut någon avgift för handräckningen till Olycksutredningscentralen. Den ändring som föreslås i momentet inverkar inte på grunderna för avgifter för handräckningen.

## **2 Ikraftträdande**

Järnvägssäkerhetsdirektivet ska genomföras nationellt senast den 16 juni 2019. Det föreslås att spårtrafiklagen ska träda i kraft den 1 januari 2019, men att bestämmelserna om järnvägssäkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet dock ska tillämpas först den 16 juni 2019 (RP 105/2018 rd). Av denna anledning föreslås det att ändringen av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser likaså ska träda i kraft den 16 juni 2019.

**RP 250/2018 rd**

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## Lag

### om ändring av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) 8 § 3 mom., 27 § 3 mom. och 36 §,  
*ändras* 2 § 1 mom. 3 punkten, 10 § 1 mom., 13 § 3 mom., det inledande stycket i 14 § 1 mom. och 14 § 1 mom. 4 punkten, 16 § 1 mom och 2 mom 1 och 2 punkten, 19 § 1 mom., 20 § 1 mom. 3 punkten, 29 §, 30 § 1 mom., 32 § 2 mom. och 42 § 1 och 2 mom., av dem 16 § 1 mom och 2 mom. 1 och 2 punkten sådant det lyder i lag 584/2018, samt  
*fogas* till 23 § ett nytt 4 mom. som följer:

#### 2 §

##### *Olyckor och tillbud som ska utredas*

Olycksutredningscentralen ska utreda

---

3) allvarliga olyckor i järnvägstrafiken enligt definitionen i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet samt motsvarande olyckor i privat och offentlig spårtrafik,

---

#### 10 §

##### *Särskilda behörighetsvillkor*

Behörighetsvillkor för direktören för Olycksutredningscentralen är högre högskoleexamen, god förtrogenhet med centralens verksamhetsområde, i praktiken visad ledarförmåga och erfarenhet av ledarskap. En direktör som har avlagt doktorsexamen har titeln professor.

---

#### 13 §

##### *Utredningskommission*

---

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

---



14 §

*Jäv*

På jäv för tjänstemän vid Olycksutredningscentralen, medlemmar av en utredningskommission och andra som deltar i en utredning tillämpas det som i 28 § 1 mom. 4-7 punkten i förvaltningslagen (434/2003) föreskrivs om jäv för tjänstemän vid handläggning av ett ärende. Dessutom är ovan avsedda personer jäviga,

4) om deras eller någon närståendes verksamhet kan bli föremål för utredning i en säkerhetsutredning som görs med anledning av en olycka.

16 §

*Anmälningssplikt*

En myndighet som deltar i räddningsarbetet på en olycksplats ska utan dröjsmål underrätta Olycksutredningscentralen, om händelsen enligt myndighetens bedömning kan bli föremål för utredning enligt denna lag. Om det i anmälan saknas information som behövs vid bedömningen av behovet av utredning ska ovan avsedda myndighet uppdatera anmälan genast när den information som saknas blir tillgänglig.

Anmälningsspliktiga är även

- 1) Transport- och kommunikationsverket
- 2) Trafikledsverket

19 §

*Säkran­de av förutsätt­ningarna för en utredning*

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

20 §

*Rätt att få uppgifter*

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

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

23 §

*Hörande*

---

En utredare har rätt att preliminärt samtala med den person som avses i 1 mom.

29 §

*Avslutande av utredningen*

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

30 §

*Uppföljning av säkerhetsrekommendationer*

Olycksutredningscentralen ska följa hur de säkerhetsrekommendationer som ges i en utredningsrapport genomförs.

---

32 §

*Beslut om att inleda utredning av en exceptionell händelse*

---

För utredningen av en exceptionell händelse kan statsrådet tillsätta en utredningskommission i anslutning till Olycksutredningscentralen. Utredningskommissionen fullgör sitt uppdrag självständigt och oberoende.

**RP 250/2018 rd**

42 §

*Samarbete och handräckning*

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

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

---

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

Helsingfors den 29 november 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Justitieminister Antti Häkkinen

## Lag

### om ändring av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) 8 § 3 mom., 27 § 3 mom. och 36 §,  
*ändras* 2 § 1 mom. 3 punkten, 10 § 1 mom., 13 § 3 mom., det inledande stycket i 14 § 1 mom. och 14 § 1 mom. 4 punkten, 16 § 1 mom och 2 mom 1 och 2 punkten., 19 § 1 mom., 20 § 1 mom. 3 punkten, 29 §, 30 § 1 mom., 32 § 2 mom. samt 42 § 1 och 2 mom., av dem 16 § 1 mom och 2 mom. 1 och 2 punkten. sådant det lyder i lag 584/2018, och  
*fogas* till 23 § ett nytt 4 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §

2 §

*Olyckor och tillbud som ska utredas*

*Olyckor och tillbud som ska utredas*

Olycksutredningscentralen ska utreda

Olycksutredningscentralen ska utreda

3) allvarliga olyckor i järnvägstrafiken enligt definitionen i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) samt motsvarande olyckor i privat och offentlig spårtrafik,

3) allvarliga olyckor i järnvägstrafiken enligt definitionen i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, samt motsvarande olyckor i privat och offentlig spårtrafik;

8 §

8 §

*Olycksutredningscentralen*

*Olycksutredningscentralen*

*Olycksutredningscentralen är den nationella myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart som avses i flyghaveriförordningen.*

*(Upphävs)*

10 §

10 §

*Gällande lydelse*

*Särskilda behörighetsvillkor*

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

13 §

*Utredningskommission*

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

14 §

*Jäv*

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

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

16 §

*Föreslagen lydelse*

*Särskilda behörighetsvillkor*

Behörighetsvillkor för direktören för Olycksutredningscentralen är högre högskoleexamen, god förtrogenhet med centralens verksamhetsområde, i praktiken visad ledarförmåga samt erfarenhet av ledarskap. *En direktör som har avlagt doktorsexamen har titeln professor.*

13 §

*Utredningskommission*

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

14 §

*Jäv*

På jäv för tjänstemän vid Olycksutredningscentralen, medlemmar av en utredningskommission och andra som deltar i en utredning tillämpas vad som i 28 § 1 mom. 4–7 punkten i förvaltningslagen (434/2003) föreskrivs om jäv för tjänstemän vid handläggning av ett ärende. Dessutom är *ovan avsedda personer* jäviga,

4) om *deras* eller någon *närståendes* verksamhet kan bli föremål för utredning i en säkerhetsutredning som görs med anledning av en olycka.

16 §

*Gällande lydelse*

*Anmälningsskyldighet*

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

Anmälningsskyldiga är även

- 1) Trafiksäkerhetsverket
- 2) Trafikverket

19 §

*Säkran­de av förutsätt­ningarna för en utredning*

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

20 §

*Rätt att få uppgifter*

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

- 3) nödvändiga uppgifter från apparater som har registrerat i olyckan inblandade fordons,

anläggningars och signal- och trafikledningssystemens verksamhet, omständigheter kring olyckan och tele- och datakommuni-

*Föreslagen lydelse*

*Anmälningsskyldighet*

En myndighet som deltar i räddningsarbetet på en olycksplats ska utan dröjsmål underrätta Olycksutredningscentralen, om händelsen enligt myndighetens bedömning kan bli föremål för utredning enligt denna lag. *Om det i anmälan saknas information som behövs vid bedömningen av behovet av utredning ska ovan avsedda myndighet uppdatera anmälan genast när den information som saknas blir tillgänglig.*

*Anmälningsskyldiga är även*

- 1) Transport- och kommunikationsverket
- 2) Trafikledningsverket

19 §

*Säkran­de av förutsätt­ningarna för en utredning*

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

20 §

*Rätt att få uppgifter*

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

- 3) *behövliga* uppgifter från apparater som har registrerat i olyckan inblandade fordons,

anläggningars och signal- och trafikledningssystemens verksamhet, omständigheter kring olyckan och tele- och datakommuni-

RP 250/2018 rd

<i>Gällande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
kation samt motsvarande upptagningar som har samband med olyckan,	kation samt motsvarande upptagningar som har samband med olyckan,
-----	-----
23 §	23 §
<i>Hörande</i>	<i>Hörande</i>
-----	-----
	<i>En utredare har rätt att preliminärt samtala med personer som avses i 1 mom.</i>
27 §	27 §
<i>Utredningsrapport</i>	<i>Utredningsrapport</i>
-----	-----
<i>Utredningsrapporten ska undertecknas av de utredare som har deltagit i utredningen. Eventuella avvikande meningar ska bifogas rapporten.</i>	<i>(upphävs)</i>
-----	-----
29 §	29 §
<i>Avslutande av utredningen</i>	<i>Avslutande av utredningen</i>
Utredningen avslutas när utredningsrapporten undertecknas. Att utredningen har avslutats hindrar inte att en ny utredning görs i saken, om detta behövs till följd av någon ny och betydelsefull omständighet som har kommit fram efter att utredningen avslutades.	Utredningen avslutas när utredningsrapporten <i>publiceras</i> . Att utredningen har avslutats hindrar inte att en ny utredning görs i saken, om detta behövs till följd av någon ny och betydelsefull omständighet som har kommit fram efter att utredningen avslutades.
30 §	30 §
<i>Uppföljning av säkerhetsrekommendationer</i>	<i>Uppföljning av säkerhetsrekommendationer</i>
Olycksutredningscentralen ska följa hur säkerhetsrekommendationerna i en utredningsrapport genomförs.	Olycksutredningscentralen ska följa hur de säkerhetsrekommendationer som ges i en utredningsrapport genomförs.
-----	-----
32 §	32 §
<i>Beslut om att inleda utredning av en except-</i>	<i>Beslut om att inleda utredning av en except-</i>

RP 250/2018 rd

*Gällande lydelse*

*ionell händelse*

-----  
För utredningen av en exceptionell händelse kan statsrådet tillsätta en utredningskommission i anslutning till justitieministeriet. Utredningskommissionen fullgör sitt uppdrag självständigt och oberoende.

36 §

*Uppföljning av säkerhetsrekommendationer med anledning av exceptionella händelser*

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

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

42 §

*Samarbete och handräckning*

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

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

*Föreslagen lydelse*

*ionell händelse*

-----  
För utredningen av en exceptionell händelse kan statsrådet tillsätta en utredningskommission i anslutning till *Olycksutredningscentralen*. Utredningskommissionen fullgör sitt uppdrag självständigt och oberoende.

36 §

*Uppföljning av säkerhetsrekommendationer med anledning av exceptionella händelser*

*(upphävs)*

42 §

*Samarbete och handräckning*

*I den omfattning Olycksutredningscentralen anser samarbete vara ändamålsenligt för en säkerhetsutredning ska utredningsåtgärder vidtas i samarbete med den myndighet som utför förundersökning eller utredning av dödsorsak i samma ärende.*

Olycksutredningscentralen har rätt att på begäran få handräckning av polisen, *Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet* för att genomföra och trygga en säkerhetsutredning.

-----  
Denna lag träder i kraft den

20 .