



# Innst. O. nr. 82

(2004-2005)

## Innstilling til Odelstinget fra samferdselskomiteen

Ot.prp. nr. 50 (2004-2005)

### Innstilling fra samferdselskomiteen

- A) Om lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- B) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven)
- C) Om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

Til Odelstinget

## 1. SAMMENDRAG

### 1.1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen fremmer Samferdselsdepartementet følgende forslag:

- Lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser (jernbaneundersøkelsesloven). Samtidig oppheves jernbaneloven kapittel V. Undersøkelse av jernbaneulykker.
- Endringer i luftfartsloven kapittel XII. Varsling, rapportering og undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser m.m.
- Endringer i vegtrafikkloven, i form av tilføyelse av et nytt kapittel VII om undersøkelse av trafikkulykker mv.

Lovforslagene skal legge til rette for en forbedring av det ulykkesforebyggende arbeidet og redusere antall drepte og skadde.

I Sem-erklæringen har regjeringen Bondevik II nedfelt et mål om å etablere én felles ulykkeskomisjon for de ulike transportformene.

Forslaget til endringer i luftfartsloven og forslaget til ny jernbaneundersøkelseslov bygger i stor grad

på eksisterende og kommende internasjonale forpliktelser. Særlig sentralt er EUs nye direktiv om rapportering av hendelser i sivil luftfart. Av den grunn behandles luftfartsspørsmål først under de enkelte kapitlene, selv om det foreslås ny lov på jernbaneområdet. På jernbaneområdet er det tatt høyde for EUs nye direktiv om jernbanesikkerhet.

Forslaget til endringer i vegtrafikkloven skal legge det rettslige grunnlaget for utvidelsen av mandatet til Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (havarikommisjonen) til også å omfatte vegsektoren. På vegsektoren er det lagt opp til at en stor del av reguleringen skal fastsettes i forskrift.

For å sikre havarikommisjonen et mest mulig likeartet lovverk å forholde seg til innenfor de tre transportsektorene, har departementet bygd lovforslagene på de samme anerkjente prinsippene for forebyggende sikkerhetsarbeid. Likhetene er likevel størst mellom luftfarts- og jernbanesektoren, hvor lovreguleringen allerede i dag er tilnærmet identisk.

For å unngå at de foreslåtte reglene skal utgjøre en uforholdsmessig stor del av jernbaneloven, har departementet valgt å foreslå en egen lov om undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser. På sikt kan det være aktuelt å vurdere en felles lov om undersøkelse av transportulykker.

For de ansvarlige myndighetene er det helt avgjørende å motta flest mulig opplysninger som kan belyse årsakene til ulykker. I proposisjonen foreslås det derfor et sett av regler som vil bidra til at personer som har viktige opplysninger ikke skal behøve å frykte negative konsekvenser av å gi opplysningene til myndighetene gjennom skriftlige rapporter eller muntlige forklaringer.

Innenfor alle de tre sektorene foreslås det spesialtilpassede regler om taushetsplikt og dokumentofentlighet som verner de som har opplysninger mot uberettiget negativ omtale i media. Ved å spesialtil-

passer reglene oppnår en samtidig at det ikke gjøres større unntak fra offentlighetsprinsippet enn det som er strengt nødvendig for å fremme sikkerhet.

Videre foreslås det regler som forbyr at opplysninger som er gitt til myndighetene brukes som bevis i en straffesak mot den som har gitt opplysningene.

Det foreslås også et uttrykkelig forbud mot at arbeidsgiver retter sanksjoner mot personer som gir opplysninger til myndighetene om kritikkverdige forhold i vedkommende bedrift.

Innenfor luftfartssektoren foreslås det at staten i en del tilfeller ikke skal kunne anlegge sivilt søksmål mot personer som har gitt opplysninger til myndighetene. Videre foreslås det å verne ansatte i luftfarten som gir opplysninger til myndighetene mot inndragning av sertifikater de er avhengige av for å kunne utøve sitt yrke, så lenge vedkommende tilfredsstiller de nødvendige medisinske krav eller for øvrig ikke er klart uskikket til å inneha sertifikatet.

## 1.2 Bakgrunn

I tråd med tidligere politikk har Regjeringen i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 ønsket å videreføre arbeidet for at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren (nullvisjonen). Skal dette arbeidet lykkes, er det en forutsetning at en kjenner årsakene til at ulykkene inntreffer, og setter inn forebyggende tiltak på grunnlag av denne kunnskapen.

Innenfor luftfarts- og jernbanesektoren har havarikommisjonen hovedansvaret for å undersøke og finne årsakene til ulykker og hendelser.

I vegsektoren finnes det i dag ingen fast og uavhengig myndighet for undersøkelse av ulykker.

### Luftfart

Innenfor sivil luftfart har sikkerhet alltid hatt høy prioritet, og dette har ført til at de fleste tekniske årsakene til ulykker er kartlagt, og forebyggende tiltak er satt inn. Anslagsvis 70 pst. av alle ulykker skyldes i dag såkalte menneskelige faktorer.

Innen luftfarten er det i dag bred enighet om at ulykkesratene bare kan reduseres dersom man setter inn ressurser på å kartlegge de menneskelige faktorene bedre. Skal dette lykkes, må de ansvarlige myndighetene få tilgang til mer og bedre informasjon om de menneskelige faktorene som ulykkesårsak. Denne informasjonen finnes først og fremst hos de ansatte i bransjen.

Skal viljen til å rapportere styrkes, må frykten for straff, inndragning av sertifikater, reaksjoner fra arbeidsgiver og uthenging i media reduseres eller fjernes gjennom rettslige garantier.

Den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO, EU-kommisjonen og Eurocontrol arbeidet i

flere år med å etablere minstestandarder for nasjonale og internasjonale rapporteringsordninger.

Det viktigste av disse regelverkene er europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart (rapporteringsdirektivet), som igjen bygger på prinsippene i annek 11 til den globale Chicago-konvensjonen (ICAO-konvensjonen). Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 41/2004 av 23. april 2004. Nært beslektet med rapporteringsdirektivet for luftfart er Eurocontrols ESARR 2, som omhandler rapportering og vurdering av hendelser knyttet til lufttrafikkledelse.

Norge har hatt en folkerettslig forpliktelse til å gjennomføre ESARR 2 i faser siden 1. januar 2000. Rapporteringsdirektivet skal være gjennomført innen 4. juli 2005 i EU.

### Jernbane og vegtrafikk

Mange av de hensynene som ligger bak det internasjonale regelverket på luftfartsområdet har samme, eller tilnærmet samme, gyldighet for jernbanesektoren.

I tillegg bør stort sett de samme hensyn legges til grunn ved utvidelsen av havarikommisjonens mandat til også å gjelde vegsektoren. Departementet fant det derfor hensiktsmessig å utarbeide et felles høringsbrev med forslag til lovendringer om ulykkesforebyggende arbeid for både luftfarts-, jernbane- og vegsektoren.

Reglene om undersøkelse av ulykker og hendelser er tilnærmet de samme i jernbaneloven som i luftfartsloven. I tillegg vedtok EU 29. april 2004 et europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhet (jernbanesikkerhetsdirektivet) som gjør de internasjonale kravene for jernbanesektoren enda mer like de som gjelder for luftfartssektoren. Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 151/2004 av 29. oktober 2004, og skal være implementert i norsk rett innen 30. april 2006.

19. desember 2003 sendte Samferdselsdepartementet ut høringsnotat til instanser som listet opp i kapittel 2 i proposisjonen.

## 1.3 Utvidelse av havarikommisjonens mandat til også å omfatte vegsektoren

Samferdselsdepartementet gjennomgår i kapittel 3 i proposisjonen bakgrunnen for forslaget om utvidelse av havarikommisjonens mandat til også å omfatte vegsektoren. Videre gis det en kort omtale av gjeldende rett, og behovet for en ny lovhjemmel som rettslig grunnlag for utvidelsen.

Det finnes i dag ingen fast og uavhengig havarikommisjon for undersøkelse av ulykker i vegtrafikken. Undersøkelser av slike ulykker gjøres imidlertid

av Politiet og av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper. Formålet med undersøkelsene er forskjellig i de to etatene. Politiet søker primært å avdekke skyld og ansvar, mens Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper har som formål å frembringe kunnskap om årsaksforholdene med tanke på å bedre sikkerheten.

I 2000 gjennomførte Statens vegvesen forsøk med ulykkesanalysegrupper i 10 fylker. Forsøkene er evaluert og opplegget justert, og vegvesenet startet med permanente ulykkesanalysegrupper i alle sine fem regioner fra 1. januar 2005. Ulykkesanalysegruppene til Statens vegvesen er primært et verktøy i etatens trafikksikkerhetsarbeid.

Det ble etablert en arbeidsgruppe, som i sin rapport i februar 2002, tilrådte at den nåværende havarikommisjonens mandat burde utvides til å omfatte undersøkelse av visse kategorier vegtrafikkulykker.

Tilrådingen dannet grunnlaget for etablering av ytterligere en arbeidsgruppe som skulle foreta en nærmere vurdering av en utvidelse av havarikommisjonens mandat. Rapport fra denne arbeidsgruppen ble fremlagt i april 2003.

I rapporten ble behovet for lovendringer for å utvide havarikommisjonens virkeområde påpekt. Gruppen mente det burde etableres et tilsvarende hjemmelsgrunnlag for ulykkesundersøkelser innen vegsektoren som innen luftfart og jernbane.

Rapporten fra sistnevnte arbeidsgruppe ble sendt på høring til berørte departementer og instanser i mai 2003 med frist for merknader 15. august 2003. Høringsinstansene var i hovedsak positive til etablering av en fast og uavhengig myndighet for undersøkelser av ulykker i vegtrafikken. Dessuten ble viktigheten av å etablere et godt samarbeid mellom undersøkelsesmyndigheten, politiet og Statens vegvesen påpekt, herunder at rollene til de ulike aktørene i forbindelse med ulykkesundersøkelser i vegsektoren må være klart definert.

Vegtrafikkloven § 12 Plikter ved trafikkuhell skisserer en rekke plikter i forbindelse med trafikkuhell. Samferdselsdepartementet mener imidlertid at paragrafen ikke på noen måte gir tilstrekkelig hjemmel for den type offentlig undersøkelse av vegtrafikkulykker som det nå foreslås at havarikommisjonen skal gjennomføre. En ny hjemmel må derfor utarbeides på vegtrafikkområdet.

I høringsnotatet av 19. desember 2003 foreslo Samferdselsdepartementet å tilføye en ny § 12a i vegtrafikkloven, for å hjemle havarikommisjonens ulykkesundersøkelser i vegsektoren.

### **Departementets vurderinger**

Departementet konstaterer at de høringsinstansene som kommenterer utvidelsen av havarikommisjonens mandat til også å omfatte vegsektoren, er positive til dette.

Departementet mener, i likhet med flere av høringsinstansene, at bruk av en uavhengig myndighet til undersøkelse av ulykker i vegtrafikken vil innebære en styrking av trafikksikkerhetsarbeidet.

## **1.4 Internasjonale krav til luftfarts- og jernbanesektoren**

### **Luftfart**

EU-kommisjonen har i flere år arbeidet med et forslag til regelverk om rapportering av luftfartshendelser. I 2000 la Kommisjonen frem sitt endelige forslag til direktiv. Etter en del tautrekking mellom Europaparlamentet og Rådet, ble endelig tekst vedtatt sommeren 2003. Tittelen er Directive 2003/42/EC of the European Parliament and the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation (rapporteringsdirektivet).

Rapporteringsdirektivet legger grunnlaget for et nytt system for rapportering av luftfartshendelser som ikke er definert som alvorlige. Alle medlemsstatene pålegges å etablere et obligatorisk system hvor alle viktige aktører innen luftfartssektoren skal rapportere forhold som kan bidra til å forebygge luftfartsulykker til et myndighetsorgan. Dette organet skal analysere de innkomne opplysningene.

For å skape den nødvendige tilliten til systemet blant rapportørene er direktivet basert på en grunnidé om at de rapporterte opplysningene bare skal brukes til flytryggingsmessige formål.

Siden antallet luftfartshendelser i hvert enkelt land er relativt begrenset, legger direktivet opp til en utstrakt utveksling av informasjon mellom medlemsstatene.

Selv om enkelte av direktivets bestemmelser bærer preg av at en har forsøkt å veie motstridende interesser mot hverandre på en relativt finmasket måte, finnes det også formuleringer i forarbeidene som tyder på at direktivet først og fremst skal oppfattes som en ramme for medlemsstatenes nasjonale gjennomføringsregler. For disse delene av direktivet må det være rom for å gjennomføre regelverket på en måte som gjør at det passer sammen med tilgrensende nasjonale regler og etablerte organisatoriske løsninger.

Eurocontrol er den europeiske organisasjonen for sikker flynavigasjon, og dets mål er blant annet å utvikle en felles europeisk politikk for lufttrafikkstyring. Som ledd i dette flysikkerhetsarbeidet utvikles det felles sikkerhetskrav som vedtas av Eurocontrols Permanent Commission som Eurocontrol Safety Regulatory Requirement (ESARR). Pr. i dag er det vedtatt seks ESARR-er. Norge har en folkerettslig forpliktelse til å gjennomføre ESARR-ene som lov eller forskrift.

Det vises til endringer i Chicago-konvensjonens annek 6 og 13 i kapittel 4.3 i proposisjonen.

Rådet i ICAO vedtok 9. mars 2001 to endringer i anneks 6 til Chicago-konvensjonen. Siden Norge ikke har meldt avvik til ICAO på de siterte punktene, er det nødvendig å gjennomføre tilsvarende bestemmelser i det norske regelverket innen 1. januar 2005. Annekset omhandler bl.a. forbud av innsamlede data til bruk som grunnlag for sanksjoner, og at dataene håndteres konfidensielt.

ICAO har både vedtatt, og foreslått å vedta, to endringer i anneks 13 til Chicago-konvensjonen. Disse har betydning for våre nasjonale rapporteringsregler.

Til nå har anneksets pkt. 5.12 vært basert på en hovedregel om at lydbåndet i taleregistratoren, og eventuelle utskrifter av dette, bare skal kunne brukes i det arbeidet undersøkelsesmyndigheten er satt til å gjøre etter norsk rett.

Endringsforslaget innebærer at selve lydbåndet overhodet ikke skal kunne utleveres fra undersøkelsesmyndigheten, ikke engang etter en konkret vurdering av en domstol. Endringsforslaget er ennå ikke vedtatt av ICAO, men Norge har støttet forslaget.

### **Jernbanesikkerhetsdirektivet**

EU har vedtatt en såkalt "Jernbanepakke-2" 29. april 2004. I pakken ligger diverse rettsakter.

I jernbanesikkerhetsdirektivet ligger det bl.a. krav til at medlemsstatene skal opprette en egen uavhengig sikkerhetsmyndighet (tilsynsmyndighet) og et eget uavhengig undersøkelsesorgan på jernbaneanområdet. Direktivet skal være implementert innen 30. april 2006.

I Norge har vi allerede etablert en egen sikkerhetsmyndighet gjennom opprettelsen av Statens jernbanetilsyn og et uavhengig undersøkelsesorgan gjennom Havarikommissjonen for sivil luftfart og jernbane.

Kapittel V i sikkerhetsdirektivet omhandler undersøkelser av jernbaneulykker og hendelser. Bestemmelsene bygger på tilsvarende direktiv på luftfartsområdet, slik at det legges opp til at formålet med undersøkelsene og prosedyrereglene stort sett blir like på de to områdene.

Bestemmelsene om undersøkelse av ulykker og hendelser er tatt inn i jernbanesikkerhetsdirektivets kapittel V Undersøkelser av ulykker og hendelser.

Av artikkel 19, jf. artikkel 21 fremgår det at medlemsstatene skal opprette en undersøkelsesmyndighet som skal foreta undersøkelse etter alvorlige ulykker. Det er m.a.o. bare en obligatorisk plikt etter direktivet til å undersøke alvorlige ulykker.

Det er imidlertid lagt opp til at undersøkelsesmyndigheten også kan undersøke ulykker og hendelser som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til alvorlige ulykker, jf. artikkel 19 nr. 2.

Innholdet i jernbanesikkerhetsdirektivets kapittel V er stort sett i samsvar med norsk praksis.

I Norge har vi gått noe lenger når det gjelder undersøkelsesplikt for havarikommisjonen enn det som følger av jernbanesikkerhetsdirektivet.

De nasjonale reglene som regulerer jernbaneundersøkelser etter jernbaneloven, tilsvarer stort sett reglene på luftfartsområdet.

Departementet er ikke kjent med at det for tiden foreligger planer om å regulere rapportering av ulykker og hendelser på jernbaneanområdet i EU. Etter jernbanesikkerhetsdirektivet er det opp til hver enkelt medlemsstat å regulere dette nærmere.

### **Vegtrafikk**

På vegtrafikkområdet finnes det ikke internasjonale krav som legger føringer på innholdet i og utformingen av regelverk om undersøkelser av ulykker mv. I den grad det vurderes som hensiktsmessig, bør reglene om undersøkelse av ulykker i vegtrafikken bygge på de tilsvarende reglene innenfor luftfarts- og jernbanesektoren.

### **1.5 Definisjon av ulykkesbegrepet og hendelsesbegrepet mv.**

Som følge av at de faktiske forholdene i de tre transportsektorene er ulike, og fordi de begrepene som brukes i internasjonalt regelverk er forskjellige, er det vanskelig å finne frem til egnede begreper som er sammenfallende for alle sektorene.

I kapittel 5 i proposisjonen følger en gjennomgang av definisjonsspørsmålene innenfor hver enkelt sektor.

### **Luftfart**

Det ser ut til å være enighet om at det er ønskelig å definere de mest sentrale begrepene i selve luftfartsloven. Departementet foreslår derfor å definere "luftfartsulykke", "luftfartshendelse" og "alvorlig luftfartshendelse" i loven.

Definisjonene i nasjonale regler bør i størst mulig grad samsvare med internasjonale definisjoner. Problemet er at de internasjonale definisjonene innbyrdes avviker fra hverandre, og at det dermed kan oppstå problemer med å dokumentere at internasjonale forpliktelser er gjennomført i nasjonal lovgivning dersom en av dem legges til grunn.

Når det gjelder definisjonen av luftfartsulykke, mener departementet at definisjonen av ulykke i Chicago-konvensjonens anneks 13 bør legges til grunn. Denne definisjonen må også antas å ivareta formålet med ulykkesdefinisjonen i undersøkelsesdirektivet for luftfart.

Derimot er departementet mer i tvil om hele ulykkesdefinisjonen bør stå i selve loven. Departementet har kommet til at det beste er å gi en kortfattet defini-

sjon av luftfartsulykke i loven, og samtidig forutsette at en fullstendig teknisk definisjon gis i utfyllende forskrift.

Departementet ønsker også å endre noe på de foreslåtte definisjonene av "luftfartshendelse" og "alvorlig luftfartshendelse". I tråd med den endelige versjonen av rapporteringsdirektivet foreslås det at disse to begrepene gjøres sideordnede, i stedet for over- og underordnet. Denne endringen avviker noe fra systematikken i Chicago-konvensjonens annekse 13, men departementet foretrekker likevel denne terminologien fordi den avklarer forholdet mellom begrepene på en bedre måte. Siden definisjonene av "luftfartshendelse" og "alvorlig luftfartshendelse" er relativt kortfattede, bør de i sin helhet tas inn i luftfartsloven. Dette utelukker ikke at det gis definisjoner av forskjellige underbegrep i utfyllende forskrifter.

### **Jernbane**

I jernbanesikkerhetsdirektivet legges det opp til en obligatorisk plikt til å undersøke såkalte alvorlige jernbaneulykker, men at undersøkelsesmyndigheten også kan undersøke andre jernbaneulykker og alvorlige hendelser. Sikkerhetsdirektivets definisjoner er omtalt under punkt 4.4.2 i proposisjonen.

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane skal etter dagens ordning undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. Departementet legger til grunn at havarikommisjonen fortsatt skal undersøke både jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, herunder slike ulykker og hendelser som vedrører sporvei, tunnelbane og forstadsbane mv., i tråd med det som er anført i Ot.prp. nr. 73 (2000-2001).

Departementet har etter en vurdering av høringsuttalelsene og på bakgrunn av at jernbanesikkerhetsdirektivet nå er vedtatt, funnet at det vil være hensiktsmessig å ta inn en definisjon av jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse i forslag til ny lov.

Imidlertid vil definisjoner i samsvar med EUs jernbanesikkerhetsdirektiv være detaljert til å tas inn i loven, jf. punkt 4.4.2 i proposisjonen. Departementet foreslår derfor at det lages en overordnet definisjon av hva som menes med jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse i lovforslaget, og at det kan gis nærmere utfyllende bestemmelser av begrepene i forskrift. Departementet anser at det ikke er hensiktsmessig å skille mellom "alvorlig jernbaneulykke" og "jernbaneulykke" i lovsammenheng, da mandatet til havarikommisjonen omfatter undersøkelse av alle jernbaneulykker. I den grad det er behov for å skille mellom alvorlig jernbaneulykke og jernbaneulykke, kan dette gjøres i forskrift.

### **Vegtrafikk**

Vegtrafikkloven inneholder ingen definisjon av verken ulykke eller hendelse. På vegtrafikkområdet foreslås det å ta inn definisjoner i forskrifter til loven.

#### **1.6 Varslingsreglene**

Varsling er umiddelbar, eller raskest mulig, muntlig beskjed til offentlige myndigheter om en ulykke som har inntrådt. Formålet er først og fremst å berge liv og begrense andre former for skade, i den grad det er mulig. Varsling har også til formål at havarikommisjonen skal kunne igangsette undersøkelser så raskt som mulig.

Rapportering er skriftlig underretning til de aktuelle myndighetene etter ulykker og hendelser. Formålet med rapporteringen er å forebygge fremtidige ulykker, jf. punkt 7.2 i proposisjonen.

### **Luftfart**

I det endelige lovforslaget viderefører departementet tanken om å samle alle varslingsreglene i luftfartsloven kapittel XII.

Departementet støtter videre forslaget om å inkludere bakketjenesten i kretsen av de som har særlig varslingsplikt. Det er ikke usannsynlig at ansatte i bakketjenesten vil kunne være vitne til en varslingspliktig ulykke eller hendelse. Departementet har vært noe mer i tvil om det er riktig å fjerne havarikommisjonen fra listen over de organene varsler kan gis til, men har kommet til at en vil støtte havarikommisjonens eget forslag om å bli strøket fra listen. Til gjengjeld er det viktig å påse at det etableres gode rutiner for rask viderefremming av varsel fra de organene som mottar varsel direkte fra de varslingspliktige.

### **Jernbane**

Det går fram under punkt 6.3.3 i proposisjonen at høringsinstansene har ulike oppfatninger om hvorvidt varslingsordningen skal utvides til å gjelde visse persongrupper innen jernbanevirksomheten. Havarikommisjonen ønsker at det primært er fører av toget som skal varsle om ulykker, og sekundært virksomheten selv.

Som pekt på av bl.a. Jernbaneverket er det i dag togledersentralen (trafikkstyringsenheten), som skal varsles først ved ulykker, bl.a. fordi den kan stanse trafikken og sikre strekningen. Varsel om jernbaneulykke skal primært ha til formål å starte redningsarbeidet, og det er derfor viktig at trafikkstyringsenheten mottar umiddelbart varsel om ulykker for å kunne igangsette nødvendige tiltak og varsle nødvendige myndigheter.

Etter en nærmere vurdering har departementet kommet til at det bør skilles mellom varsling av jernbaneulykke der det faktisk er behov for å igangsette

redning, og alvorlige jernbanehendelser der det bare nesten inntrådte en ulykke. Av den grunn foreslår departementet i lovforslaget å skille mellom varsling av jernbaneulykker og varsling av alvorlige jernbanehendelser. Varsling i de to tilfellene vil være ulike, fordi det ikke vil være et særskilt behov for å varsle politi eller Hovedredningssentralen i tilfeller hvor det faktisk ikke har skjedd en ulykke.

For blant annet å imøtekomme merknader fra havarikommisjonen, foreslår departementet at plikten til å varsle om jernbaneulykker legges på ansatte i jernbanevirksomheten som blir involvert i jernbaneulykke. Videre foreslås det at trafikkstyringsenheten (togledersentralen) blir varslingsinstans, i tillegg til politiet og Hovedredningssentralen. I tråd med dagens regler pålegges det alle som blir vitne til jernbaneulykke å varsle en av de nevnte instanser.

Departementet har kommet til at ordningen med at tilsynsmyndigheten skal varsles bør beholdes, selv om tilsynsmyndigheten ikke har noen funksjon på selve ulykkesstedet. Det er i seg selv viktig at tilsynet er orientert om ulykker og alvorlige hendelser, siden det er tilsynet som har virkemidler til eventuelt å følge opp med pålegg overfor jernbanevirksomhetene. Det legges derfor opp til at det er de primære varslingsinstansene (dvs. trafikkstyringsenheten, politiet og Hovedredningssentralen) som skal varsle havarikommisjonen og tilsynsmyndigheten.

Ved varsling av alvorlige jernbanehendelser, foreslår departementet at det fortsatt skal være jernbanevirksomheten som pålegges en slik plikt. Imidlertid legges det opp til at departementet i forskrift kan pålegge visse persongrupper en særskilt varslingsplikt.

En innføring av en direkte varslingsplikt for ansatte må vurderes i lys av hvordan den etablerte ordningen med at virksomhetene skal ha interne rutiner for hvordan varsling skal skje, utvikler seg. Dersom det fortsatt viser seg at det ikke er tilstrekkelig at jernbanevirksomheten pålegges en slik plikt, må en utvidelse vurderes i samråd med de involverte myndigheter og virksomheter.

### ***Vegtrafikk***

Departementet mener at bare politiet og Statens vegvesen i denne omgang bør pålegges varslingsplikt overfor havarikommisjonen. Dersom fremtidige erfaringer fra ulykkesundersøkelser på vegsektoren tilsier noe annet, kan det vurderes om flere bør gis varslingsplikt.

Lovforslaget forutsetter at det i forskrift fastsettes nærmere kriterier for hvilke typer ulykker mv. politiet og Statens vegvesen skal varsle havarikommisjonen om.

Departementet understreker at det store antallet ulykker og uhell i vegsektoren krever en avgrensning

av hvilke ulykker mv. som skal varsles, og dermed gi grunnlag for undersøkelser fra havarikommisjonens side.

Varslingsbestemmelsene vil kunne virke som en form for "siling" i forhold til havarikommisjonen, dvs. at omfanget av varslingsplikten også vil ha betydning for hvilke ulykker mv. som vil bli undersøkt. Hvilke kriterier som skal legges til grunn for en slik avgrensning er derfor en viktig problemstilling.

Av hensyn til dem som pålegges varslingsplikt, er det viktig å foreta en avgrensning i forhold til hvilke typer ulykker mv. som skal varsles.

Departementet vil søke å finne en hensiktsmessig avgrensning av varslingsplikten.

Departementet vil anta at dødsulykker og ulykker med stort risikopotensial bør varsles. Dette kan være ulykker med flere drepte eller hardt skadde, ulykker med buss og tunge kjøretøy (over 7,5 tonn), ulykker med kjøretøy som transporterer farlig gods, ulykker i tunnel mv.

Forskriftene bør formuleres slik at det gis rom for fleksibilitet når det gjelder omfanget av varslingsplikten, da man her skal regulere ulykkesundersøkelser på et område som er nytt for havarikommisjonen. De erfaringer som høstes når undersøkelsesarbeidet har pågått en tid, kan tilsi at det må gjøres endringer i varslingsreglene.

Det påpekes at det i tillegg til varslingsreglene, vurderes å gi bestemmelser i forskriftene om at politiet og Statens vegvesen skal informere/rapportere til havarikommisjonen om andre ulykker mv. enn de som blir varslingspliktige. Dette bl.a. for å gi havarikommisjonen oversikt over ulykkesbildet og ulykkesutviklingen.

En arbeidsgruppe med deltagelse fra Samferdsdepartementet, Politidirektoratet, Hedmark politidistrikt (Fellesoperativ enhet), havarikommisjonen og Statens vegvesen skal utarbeide forslag til forskrifter om havarikommisjonens undersøkelser på vegtrafikkområdet, herunder forslag til varslingsregler.

### **1.7 Forbedrede regler om innsamling av opplysninger som kan brukes til å forebygge ulykker**

Fremstillingen i kapittel 7 i proposisjonen omhandler behovet for at havarikommisjonen, tilsynsmyndighetene og eventuelle andre som arbeider med transportsikkerhet, skal få bedre tilgang til sikkerhetsrelevante opplysninger.

#### ***1.7.1 Grunnprinsippet om vern mot sanksjoner - målkonflikter og motstridende hensyn***

I kapittel 7 i proposisjonen vurderes virkemidler for å styrke viljen til å rapportere og forklare seg. Med utgangspunkt i rapporteringsdirektivet for luft-

fart har departementet identifisert følgende hindringer for rapportering av de nevnte forholdene:

- Potensielle rapportørers frykt for at de selv, kolleger, eller den bedriften de arbeider i, skal bli utsatt for negativ medieomtale.
- Potensielle rapportørers frykt for at de selv, eller kolleger, skal miste tillatelser (typisk sertifikater) som er nødvendig for yrkesutøvelse.
- Potensielle rapportørers frykt for at det reises straffesak eller sivil sak mot dem på basis av de opplysningene som gis til myndighetene.
- Potensielle rapportørers frykt for at arbeidsgiver vil reagere med sanksjoner overfor vedkommende selv eller kolleger.

### **1.7.2 De rapporteringspliktige og rapporteringspliktens innhold**

Med rapportering av opplysninger menes skriftlig innsending av opplysninger om ulykker eller hendelser som allerede har funnet sted, og som skal hjelpe ansvarlige myndigheter til å kartlegge årsaksfaktorene.

De viktigste problemstillingene i tilknytning til rapportering er hvem som skal ha plikt til å rapportere, hvilke typer ulykker og hendelser som skal rapporteres, og hvilke typer opplysninger rapportene skal inneholde. Videre må det tas stilling til om rapporteringsplikten skal pålegges enkeltpersoner, eller de organisasjonene de er ansatt i. Endelig må det tas stilling til om de enkelte pliktene skal reguleres direkte i selve loven, eller i forskrifter som gis i medhold av loven.

#### **Luftfart**

Luftfartsloven inneholder ikke uttrykkelige regler om rapporteringsplikt. De ansatte i flysikringstjenesten og bakketjenesten har ikke plikt til å rapportere etter gjeldende rett.

Inntil nylig fantes det ikke internasjonale regler om rapportering innenfor luftfarten. Det nye EU-direktivet som ble vedtatt i 2003 legger grunnlaget for et nytt system for pliktig rapportering av luftfartshendelser.

Det er på det rene at rapporteringsplikten etter direktivet går lenger enn gjeldende norske rapporteringsregler, både når det gjelder hvilke opplysninger som skal rapporteres og hvem som har plikt til å rapportere.

Forslaget i høringsnotatet tok utgangspunkt i at kretsen av de rapporteringspliktige bør være så vidt som er sikker på at alle som sitter med relevante opplysninger er omfattet.

Departementet er enig i at ansatte i bakketjenesten bør kunne pålegges plikt til å rapportere ifølge forslag fra Avinor AS.

Departementet mener det er uhensiktsmessig at plikten til å rapportere følger direkte av luftfartsloven. For det første må innholdet i rapporteringsplikten tilpasses hver enkelt persongruppe. For det andre vil listene over de ulike typene opplysninger som skal rapporteres, kunne være relativt omfattende. Forslaget er derfor utformet som en ren hjemmelsbestemmelse, som forutsetter at det gis utfyllende regler.

Departementet er ikke enig i at det er ønskelig med separate bestemmelser for rapportering til havarikommisjonen og til Luftfartstilsynet. Et stykke på veg skal havarikommisjonen og Luftfartstilsynet motta samme type opplysninger fra de samme menneskene. Selv om hjemmelsgrunnlaget for rapporteringen er det samme, betyr ikke det at opplysningene skal brukes til det samme i begge organ, eller at de har sammenfallende oppgaver. Utfordringen ligger først og fremst i å utforme forskriftsbestemmelser som er tilpasset forpliktelsene i rapporteringsdirektivet, og behandler havarikommisjonen og Luftfartstilsynet forskjellig i den grad det er hensiktsmessig.

#### **Jernbane**

I medhold av jernbaneloven § 19 tredje ledd kan departementet gi nærmere bestemmelser om meldepikt i forbindelse med jernbaneulykke. Rapporteringsplikten er pålagt jernbanevirksomheten, og ikke de enkelte persongrupper i jernbanevirksomheten.

I høringsnotatet foreslo departementet å legge opp til mest mulig like rapporteringsregler for jernbane som luftfart.

Departementet ser at det kan være fare for at det vil skape merarbeid dersom flere grupper får plikt til å rapportere én og samme ulykke eller hendelse. Imidlertid legger departementet opp til å videreføre dagens ordning med at det er jernbanevirksomheten som skal ha plikt til å rapportere til havarikommisjonen og tilsynet.

Dette innebærer at ulykker og alvorlige hendelser skal rapporteres til havarikommisjonen og til Statens jernbanetilsyn, mens andre hendelser kun skal rapporteres til tilsynet. Dette medfører også at den rapporteringsordning som bl.a. Jernbaneverket har i dag kan videreføres i den grad tilsynet anser at denne er hensiktsmessig.

#### **Vegtrafikk**

På vegtrafikkområdet blir det ikke foreslått bestemmelser om rapporteringsplikt i loven slik som på luftfarts- og jernbaneområdet. I forskrifter til loven vil det imidlertid bli vurdert inntatt bestemmelser om at politiet og Statens vegvesen skal informere/rapportere til havarikommisjonen om andre ulykker mv. enn de som blir varslingspliktige. Slik informasjon kan være viktig bl.a. for å sikre at havarikommisjo-

nen får tilstrekkelig kjennskap til det totale ulykkesbildet i sektoren, samt utviklingstrekk mv.

### 1.7.3 Tekniske registreringssystemer

Tekniske registreringssystemer kan inneholde opplysninger som er interessante i det forebyggende arbeidet. I kapittel 7.3 i proposisjonen gis en kort presentasjon av de registreringssystemene som brukes innenfor de tre transportsektorene proposisjonen omfatter, og enkelte behov for regelendringer knyttet til disse.

#### LUFTFART

I medhold av forskrift av 19. april 2003 nr. 547 om flygeregistrator og taleregistrator skal visse fly med startvekt over 5 700 kg og helikoptre med høyeste tillatte startvekt over 3 175 kg være utstyrt med en flygeregistrator (flight recorder) og taleregistrator (cockpit voice recorder) godkjent av Luftfartstilsynet.

I Chicago-konvensjonens annek 13 pkt. 5.12 er det uttrykkelig sagt at datainnholdet i taleregistratoren som hovedregel bare skal brukes til de oppgavene havarikommisjonen har i Norge. I praksis er det bare havarikommisjonen som har tilgang til taleregistratoren og innholdet i denne i dag.

I proposisjonen fremgår det at vedtatte og foreslåtte endringer i Chicago-konvensjonens annek 6 og 13 gjør det nødvendig å endre reglene om tekniske registreringssystemer innenfor luftfarten.

Med tanke på å gjennomføre endringen i Chicago-konvensjonens annek 6 pkt. 3.6.3 og 3.6.4 ble det i proposisjonen foreslått en forskriftshjemmel som gjør det mulig å pålegge flyselskapene å ta i bruk opplysninger fra flygeregistratoren i det som konvensjonen omtaler som et "flight data analysis program".

Videre ble det foreslått en bestemmelse som tar høyde for forslaget til endringer i Chicago-konvensjonens annek 13 pkt. 5.12. Dette er første gang det foreslås bestemmelser om bruken av taleregistratoren og de opplysningene som er registrert i den i intern rett.

Departementet er enig med Riksadvokaten (ifølge høringsuttalelse) i at det foreligger tungtveiende hensyn både for og mot å begrense tilgangen til opplysningene i taleregistratoren for andre enn havarikommisjonen. Samtidig fremgår det av høringsnotatet at lovforslagets ordlyd er forsøkt lagt så tett opp mot ordlyden i den underliggende ICAO-teksten som mulig, når en samtidig tar hensyn til hva som er naturlig innenfor norsk lovgivningstradisjon.

Samtidig er departementet langt på vei enig med Riksadvokaten i at det er for skjematisk når det anføres i høringsnotatet at utlevering av utskrift bare er aktuelt i rene unntakstilfeller. Departementet har

kommet til at det er ikke er riktig å gjøre noe forsøk på å kvantifisere hvor ofte utlevering vil kunne skje i forarbeidene. Domstolen kommer til at behovet for utlevering i den enkelte saken, for eksempel til politiet, må veie tyngre enn faren for at havarikommisjonens arbeid med den aktuelle saken, eller fremtidige nasjonale eller utenlandske undersøkelser, vanskeligjøres.

Departementet føyer likevel til at begrunnelsen for bestemmelsen ikke bare er å avveie luftfartsmyndighetenes og politiets behov. Begrunnelsen er i vel så stor grad rene personvern hensyn.

Den foreslåtte bestemmelsen om pliktig bruk av opplysninger fra flygeregistrator i flyselskapenes interne sikkerhetsarbeid, slår ikke selv fast at resultatene fra flyselskapenes analysearbeid ikke skal kunne brukes til å sanksjonere de ansatte. Selv om ingen av høringsinstansene har kommentert dette, mener departementet at dette må gå klarere frem av selve lovteksten.

Endelig har departementet vurdert om registrering av opplysninger i lufttrafikkjenesten bør underlegges samme vern som opplysninger registrert av taleregistrator i fly. I den grad registreringen har samme karakter som i cockpit på et fly, er det mye som tilsier at det samme vernet bør gjelde.

Departementet foreslår en vernebestemmelse for lufttrafikkjenesten av samme karakter som for registrering av lyd og bilde i cockpit på fly. Bestemmelsen er generelt formulert, slik at det vil bero på en konkret vurdering om de registreringsordningene som finnes til enhver tid omfattes av vernet. For å unngå rettsusikkerhet mener departementet at det bør kunne gis forskrifter som tar stilling til om et registreringssystem er omfattet av vernebestemmelsene.

#### JERNBANE

Det er i dag ikke stilt krav om installering og bruk av tekniske registreringssystemer om bord i tog etter jernbanelovgivningen. De systemer som finnes, er regulert av virksomheten selv.

I høringsnotatet ble det foreslått en bestemmelse som skulle sikre lik behandling av bruken av opplysninger i registreringssystemer på jernbane som det som ble foreslått på luftfart. Begrunnelsen for dette var at de hensyn som gjelder bruk av informasjon i slike systemer og behov for beskyttelse, stort sett vil være de samme.

Departementet ser behov for at jernbanevirksomhetene selv skal ha mulighet for å kontrollere visse systemer i forbindelse med sitt interne sikkerhetsarbeid, som for eksempel registrering av hastighet og toglokalisering, slik som i dag.

For så vidt gjelder Jernbaneverkets henvisning til jernbanesikkerhetsdirektivet, anser departementet at dette kun gir undersøkelsesmyndigheten en rett til å



få slike opplysninger, og tar ikke stilling til hvem som ellers skal ha tilgang til opplysningene.

Departementet legger opp til, i likhet med forslaget på luftfart, at systemer av registrering av lyd og bilde i førerrom på tog kan benyttes av undersøkelsesmyndigheten, med de begrensninger for utlevering som foreslås på dette området. Når det gjelder kommunikasjon mellom for eksempel trafikkstyringsenheten og togfører, omfatter ikke begrensningen slike opplysninger. For så vidt gjelder sanksjoner fra arbeidsgiver som foreslått i utkast til luftfartsloven § 12-11, foreslås det ikke tilsvarende hjemmel i denne omgang på jernbaneområdet, da en vil avvente nærmere utforming av hvordan bearbeiding av informasjonen fra registreringssystemer blir harmonisert i forbindelse med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/50/EF av 29. april 2004.

#### VEGTRAFIKK

På vegtrafikkområdet blir det ikke foreslått særskilte bestemmelser om tekniske registreringssystemer tilsvarende de som foreslås på luftfarts- og jernbaneområdet.

I bestemmelsen som foreslås om bevisikring, er det imidlertid forutsatt at havarikommisjonen i forbindelse med en ulykkesundersøkelse skal kunne gjøre seg kjent med bl.a. det som er registrert på farts-skriverne.

#### 1.7.4 *Utvidet forklaringsplikt til havarikommisjonen*

Etter luftfartsloven § 12-5 og jernbaneloven § 18 plikter enhver på forlangende å gi havarikommisjonen de opplysningene han sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. Forpliktelsen gjelder uten hensyn til taushetsplikt som ellers påhviler vedkommende (utvidet forklaringsplikt).

Tilsvarende regler er nå også vedtatt på sjøfartsområdet i forbindelse med at havarikommisjonens ansvarsområde fra 2006 skal utvides til å omfatte undersøkelse av sjøulykker.

Den utvidede forklaringsplikten innebærer at en person kan ha plikt til å forklare seg om forhold som kan gi grunnlag for straff.

I høringsnotatet ble det foreslått å innføre utvidet forklaringsplikt overfor undersøkelsesmyndigheten også innenfor vegsektoren.

For at målsettingen om å få inn flest mulig opplysninger skal nås, er det etter departementets syn viktig å ha bestemmelser om utvidet forklaringsplikt. Det er samtidig viktig å ha bestemmelser som verner dem som forklarer seg mot ubehagelige konsekvenser i form av for eksempel straffeforfølgning som følge av avgitte forklaringer, samt å ha regler som pålegger undersøkelsesmyndigheten taushetsplikt.

Den utvidede forklaringsplikten må med andre ord ses i nær sammenheng med bl.a. reglene om taushetsplikt for undersøkelsesmyndigheten. I lovforslaget foreslås det at de som utfører arbeid for undersøkelsesmyndigheten skal underlegges taushetsplikt etter strengere taushetsregler i særlovgivningen, dersom de mottar opplysninger fra personer som selv er underlagt en slik strengere taushetsplikt.

Etter en samlet vurdering har departementet kommet til at det ikke foreligger tilstrekkelig tungtveiende grunner til å velge en avvikende løsning når det gjelder forklaringsplikt på vegtrafikkområdet, enn på de andre transportområdene.

#### 1.7.5 *Lagring og utveksling av opplysninger*

##### LUFTFART

Gjeldende luftfartslov har ingen bestemmelser om lagring av opplysninger som rapporteres til havarikommisjonen eller til Luftfartstilsynet.

Rapporteringsdirektivet forutsetter at det etableres et system for internasjonal utveksling av et stort antall opplysninger som rapporteres til luftfartsmyndighetene.

En del av de opplysningene som omfattes av rapporteringsdirektivet vil ikke bli sendt til havarikommisjonen, men bare til Luftfartstilsynet. Dette, i tillegg til at Luftfartstilsynet er alminnelig luftfartsmyndighet, gjorde at departementet i høringsnotatet foreslo at Luftfartstilsynet tildeles oppgaven med å forvalte en database som nevnt i rapporteringsdirektivet.

Departementet foreslår å videreføre hovedtrekkene fra høringsforslaget ifølge kapittel 7.5 i proposisjonen.

Samtidig er en enig i at formålet med en særskilt bestemmelse som regulerer havarikommisjonens lagring av opplysninger like godt kan ivaretas gjennom en utdypning av den tilsvarende bestemmelsen rettet mot Luftfartstilsynet. Dette bør være tilstrekkelig så lenge alle opplysningene skal gå via Luftfartstilsynet i egenskap av knutepunkt for utveksling av opplysninger. I det endelige forslaget er derfor bestemmelsen om havarikommisjonens lagring av opplysninger fjernet. Til gjengjeld er det presisert at Luftfartstilsynets plikt til å fjerne eventuelle referanser til enkeltpersoners navn og adresse i sin database også omfatter opplysninger tilsynet har mottatt fra havarikommisjonen.

Departementet er også enig i at det bør fremgå klart av loven at opplysninger som lagres i den aktuelle databasen hos Luftfartstilsynet ikke bør inneholde verken rapportørens eget navn og adresse, eller andre personers navn og adresse. Dette er klargjort i det endelige lovforslaget.

## JERNBANE

Departementet foreslo i høringsnotatet bestemmelser om undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndighetens lagring av opplysninger stort sett tilsvarende de som ble foreslått på luftfartsområdet.

Departementet har etter en nærmere vurdering, og fordi det ikke finnes internasjonale krav til hvordan opplysninger skal lagres på jernbaneområdet, kommet til at det foreløpig ikke bør lages bestemmelser om lagring av opplysninger, verken for undersøkelsesmyndigheten eller for tilsynsmyndigheten. De generelle reglene i forvaltningsloven og offentlighetsloven vil da komme til anvendelse.

## VEGTRAFIKK

På vegtrafikkområdet har departementet kommet til at det foreløpig ikke skal gis særskilte bestemmelser om lagring av opplysninger, jf. proposisjonen og de vurderingene som er gjort på jernbaneområdet.

### 1.7.6 Taushetsplikt

Luftfartsloven § 13-4 tredje ledd pålegger ansatte i Luftfartstilsynet å bevare taushet om opplysninger de har innhentet hos aktørene i luftfarten etter konkrete pålegg. Vegtrafikkloven og jernbanelovgivningen inneholder ingen regler om taushetsplikt.

Forvaltningslovens alminnelige taushetsbestemmelser gjelder både for havarikommisjonen og tilsynsmyndighetene.

Departementet foreslo i høringsnotatet at luftfartsloven, jernbanelovgivningen og vegtrafikkloven burde tilføyes spesialtilpassede taushetsregler som skulle gå foran forvaltningslovens generelle regler.

Av de høringsinstansene som uttaler seg uttrykkelig om spørsmålet, er flertallet enig i at forvaltningslovens taushetsbestemmelser har et for snevert anvendelsesområde til å sikre havarikommisjonen og tilsynsmyndighetene tilgang til alle relevante sikkerhetsopplysninger.

Departementet legger til grunn at taushetsplikt er et sentralt virkemiddel for å sikre de myndighetsorganene som arbeider med å forbedre sikkerheten innen luftfarts-, jernbane- og vegsektoren tilgang til relevante opplysninger. Departementet mener det er symptomatisk for de vanskelige avveiningsspørsmålene som oppstår, at høringsuttalelsene til dels er motstridende. For å imøtekomme innvendingene, foreslår departementet at taushetsbestemmelsene i de endelige lovforslagene deles inn i tre "nivåer".

Det første nivået innebærer at alle som utfører arbeid for havarikommisjonen og de aktuelle tilsynsorganene, er underlagt taushetsplikt etter forvaltningslovens regler, med noen små unntak.

Det andre nivået innebærer at de som utfører arbeid for de nevnte myndighetene, er underlagt taushetsplikt etter strengere taushetsregler i særlovgiv-

ningen, dersom de mottar opplysninger fra en person som selv er underlagt en slik strengere taushetsplikt.

Det tredje nivået innebærer at opplysninger som rapporteres i medhold av de foreslåtte rapporteringsbestemmelsene, eller opplysninger som gis til havarikommisjonen under forklaring, er taushetsbelagt.

Den foreslåtte løsningen i tre nivåer åpner for offentliggjøring av opplysninger om en ulykke eller hendelse, også før havarikommisjonen offentliggjør sin endelige rapport, dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier det.

### 1.7.7 Dokumentoffentlighet

Offentlighetsprinsippet innebærer som hovedregel at enhver har rett til å gjøre seg kjent med opplysninger som er knyttet til dokumenter som forvaltningen har i sin besittelse. Dette enkle utgangspunktet innebærer samtidig at offentlighetsprinsippet er et mulig hinder for viljen til å gi opplysninger til forvaltningen.

Offentlighetsloven gjelder fullt ut for både havarikommisjonen og tilsynsmyndigheten. Ifølge offentlighetsloven er alle saksdokumenter i forvaltningen offentlige med mindre noe annet er bestemt i lov eller i medhold av lov.

I høringsnotatet ble det lagt til grunn at gjeldende offentlighetsregler ikke på en tilstrekkelig måte ivaretar behovet for å fremme viljen til å rapportere om årsakene til ulykker. Konsekvensen av dette er at myndighetene risikerer ikke å motta opplysninger de trenger for å komme videre i det forebyggende arbeidet. For å bøte på dette ble det foreslått å utvide taushetsplikten noe i forhold til forvaltningslovens taushetsregler.

Departementet mener at gjeldende taushetsregler og offentlighetsregler ikke er tilstrekkelige til å ivareta de spesielle hensyn som her gjør seg gjeldende, og at dette kan føre til at myndighetene ikke mottar viktige opplysninger. Så lenge myndighetene ikke mottar opplysningene, vil det uansett ikke være mulig å be om innsyn i de samme opplysningene. Spissformulert kan en si at offentlighetsprinsippet blir sin egen fiende i den grad en ikke tar mothensynene på alvor.

Taushetsbestemmelsene i proposisjonen åpner for at opplysninger som ikke er omfattet av forvaltningslovens taushetsregler kan gis videre (og dermed er offentlige) dersom det foreligger tungtveiende offentlige interesser, eller opplysningene er nødvendige for å forklare ulykkesårsaken.

Det første alternativet er først og fremst tenkt brukt i de tilfellene hvor det er behov for å formidle opplysningene videre til personer i samme, eller andre, forvaltningsorgan, som også arbeider med forebyggende sikkerhetsarbeid. Disse personene vil også være underlagt taushetsplikt. I praksis betyr dette at

dokumenter som inneholder slike opplysninger normalt ikke vil bli offentlige, selv om de formidles videre til andre arbeidstakere i forvaltningen som også er underlagt taushetsplikt.

Derimot vil det andre alternativet kunne brukes som grunnlag for å ta opplysninger inn i undersøkelsesrapporter. Tanken er at taushetsplikten ikke skal være til hinder for at undersøkelsesmyndigheten utfører sin oppgave med å gi en offentlig forklaring av de enkelte årsaksfaktorene til en ulykke. Likevel forutsettes det at denne unntaksbestemmelsen må tolkes strengt. I merknadene til lovforslaget er det redegjort nærmere for de hensynene som kan og skal tillegges vekt i den nødvendighetsvurderingen som må foretas.

Samtidig mener departementet at behovet for å unngå at feilaktige oppfatninger av faktiske forhold festner seg i offentligheten før endelig undersøkelsesrapport ferdigstilles, tilsier at utkast til rapport bør være unntatt offentlighet.

### **1.7.8 Vern mot straff**

Frykt for at en selv eller noen som står en nær kan bli straffet på grunnlag av opplysninger en gir til myndighetene, kan være et hinder for at slike opplysninger gis. For å styrke viljen til å gi opplysninger til myndigheter som jobber med forebyggende sikkerhetsarbeid, bør en derfor vurdere å begrense adgangen til å straffe personer som gir opplysninger som kan være av betydning i det ulykkesforebyggende arbeidet.

Samtidig må en ikke gå så langt i å begrense adgangen til å straffe, at handlinger som virkelig er straffverdige ikke lenger kan straffes. Et stykke på vei vil de preventive hensynene som er med på å begrunne straffen, også kunne fremme sikkerhet.

Det finnes ikke bestemmelser i gjeldende rett som direkte forbyr bruk av straff mot personer som forklarer seg om straffbare forhold for en myndighet.

I høringsnotatet drøftet departementet om det er ønskelig å ta inn uttrykkelige forbud mot å straffe brudd på enkelte av bestemmelsene i de tre sektorlovene. Selv om departementet mente at slike bestemmelser ville gi en kraftfull markering av prinsippet om vern mot sanksjoner, valgte en i stedet å bygge på det prinsippet som i dag er nedfelt i luftfarts- og jernbaneloven.

Det innebærer for det første at bestemmelsen om at opplysninger som er mottatt under forklaring for undersøkelsesmyndigheten, ikke kan brukes som bevis i senere straffesak, også innføres på vegtrafikkområdet.

For det andre at bestemmelsen utvides til å omfatte flere opplysninger innenfor luftfarts- og jernbanesektoren. I stedet for å bare omfatte opplysninger

samlet inn gjennom pliktig forklaring for undersøkelsesmyndigheten, utvides vernet til også å omfatte opplysninger som er omfattet av det pliktige rapporteringssystemet.

For det tredje innebar høringsutkastet at verneprinsippet også skal omfatte opplysninger som er rapportert til tilsynsmyndigheten, og ikke bare undersøkelsesmyndigheten.

Departementet oppfatter høringsinstansene som positive til forslaget, og foreslår derfor at det endelige lovforslaget utformes i overensstemmelse med høringsutkastet.

I punkt 7.3.2 og 7.3.3 i proposisjonen har departementet foreslått at opplysninger som skriver seg fra registreringssystemer for lyd og bilde om bord i førerkabin på fly, eller i førerrom i tog, ikke skal kunne brukes som bevis i en straffesak, uten at domstolen etter en konkret vurdering har kommet til at det er forsvarlig. I praksis gir denne regelen et vern mot straffeforfølgning som likner mye på det som allerede finnes for forklaring til undersøkelsesmyndigheten, selv om lovgivningsteknikken er forskjellig på grunn av internasjonale regler innenfor luftfarten. Siden taleregistratør ikke brukes i vegsektoren, har problemstillingen ingen praktisk betydning her.

### **1.7.9 Forbud mot å anlegge sivilt søksmål**

Frykten for at opplysninger som er gitt til myndighetene kan brukes som grunnlag for å anlegge sivilt søksmål mot den som har gitt opplysningene, kan tilsi at det bør gis verneregler av samme art som for straffeforfølgning. Eksempler på slike søksmål kan være krav om erstatning, arbeidsrettslige saker og forvaltningsrettslige tvister om inndragning av sertifikater.

Verken luftfartsloven, jernbaneloven eller vegtrafikkloven inneholder i dag bestemmelser som begrenser adgangen til å anlegge sivilt søksmål på grunnlag av opplysninger som er gitt til myndighetene innenfor de tre sektorene.

Høringsnotatet tar utgangspunkt i at rapporteringsdirektivet for luftfarten (EU) gjør det nødvendig å forby enkelte former for sivile søksmål fra statens side basert på opplysninger som rapporteres i henhold til luftfartslovgivningen. Siden regelen vil være en nyskaping i norsk rett, ble forslaget til gjennomføringsbestemmelse i luftfartsloven lagt så tett opp mot ordlyden i direktivet som mulig, når en samtidig tar hensyn til norsk lovgivningstradisjon. I tillegg ble det uttrykkelig presisert at regelen ikke omfatter opplysninger som er mottatt i tilknytning til luftfartsulykker.

For å gjøre reglene mest mulig like innenfor de tre sektorene, ble det foreslått liknende regler også for jernbane- og vegsektoren.

Etter nærmere vurdering foreslår departementet ifølge høringsuttalelsen at høringsnotatets parallelle bestemmelser for jernbane- og vegsektoren utgår.

#### **1.7.10 Vern mot tilbakekall av sertifikater**

I enkelte tilfelle vil rapporterte opplysninger være av en slik karakter at de kan brukes som grunnlag for å tilbakekalle sertifikater eller andre tillatelser rapportøren er helt eller delvis avhengig av for å kunne utøve sitt yrke.

Problemstillingen er særlig aktuell for Luftfartstilsynet, som både er mottaker av opplysninger til bruk i det ulykkesforebyggende arbeidet, og ansvarlig for å inndra sertifikater og andre tillatelser gitt i medhold av luftfartsloven.

Innenfor jernbanesektoren er det foreløpig ikke slik at togførere og andre ansatte i transportvirksomheten trenger offentlige sertifikater for å utøve yrket sitt.

Foreløpig foreslås det ikke regler om at førere i vegsektoren skal ha plikt til å rapportere opplysninger til myndighetene.

Luftfartsloven forbyr ikke å bruke rapporterte opplysninger som grunnlag for å tilbakekalle sertifikater eller andre typer tillatelser fra rapportøren.

Rapporteringsdirektivet inneholder et sett av bestemmelser som skal verne rapportørene mot sanksjoner. Men det inneholder ikke bestemmelser som verner mot forvaltningens eget tilbakekall av sertifikater mv.

Selv om det er meget vanskelig å utforme en lovtekst som tar tilbørlig hensyn til alle de tungtveiende og motstridende hensynene som er omtalt i punkt 7.1 og i punkt 7.10.1 i proposisjonen, mente departementet i høringsnotatet at de potensielle rapportørenes frykt for å miste nødvendige sertifikater er så sentral for muligheten til å nå målet med lovforslaget, at det er nødvendig med en verneregulering.

Til tross for at høringsforslaget reiser vanskelige avveiningsspørsmål mellom tungtveiende motstridende interesser, er det få høringsinstanser som har hatt merknader til forslaget.

Departementet fastholder at potensielle rapportørers frykt for inndragning av sertifikater kan være et vesentlig hinder for rapporteringsviljen.

Så lenge en person ikke tilfredsstillende de medisinske kravene for å inneha et sertifikat, bidrar det ikke til flysikkerheten å gi ham vern mot inndragning.

På samme måte er departementet enig med regjeringsadvokaten i at personer som av andre grunner må anses åpenbart uskikket til å inneha sertifikat, ikke bør vernes.

Motsatt mener departementet at det finnes situasjoner og forhold hvor en objektivt sett regelstridig oppførsel kan være av unnskyldelig karakter.

Samlet sett mener departementet at alle de innskrenkende presiseringene som er gjennomgått i punkt 7.10.2.6 i proposisjonen, gjør at Luftfartstilsynet vil ha mulighet til å reagere i de fleste tilfellene hvor det er grunn til det.

#### **JERNBANE**

Det er i dag ikke innført noen offentlig sertifikatordning for de som fremfører tog. På bakgrunn av at det foreløpig ikke er innført noen sertifikatordning for førere av rullende materiell, og at dette sannsynligvis vil avhenge av at ovennevnte direktivutkast blir vedtatt og tas inn i EØS-avtalen, har departementet i denne omgang valgt ikke å ta inn en tilsvarende hjemmel som den som foreslås på luftfartsområdet.

#### **VEGTRAFIKK**

Departementet foreslår ikke tilsvarende regler om vern mot tilbakekall av sertifikater innenfor vegsektoren som på luftfartssektoren.

#### **1.7.11 Vern mot sanksjoner fra arbeidsgiver**

Dersom en ansatt gir opplysninger til myndighetene om feil han selv har gjort, feil andre i samme bedrift har gjort, eller svakheter ved interne rutiner i vedkommende bedrift, vil dette kunne stille bedriften i et ufordelaktig lys hos de samme myndighetene eller hos offentligheten generelt. I alle disse tilfellene kan det være fare for at arbeidsgiveren til den som har gitt opplysningene, reagerer med å rette sanksjoner mot vedkommende.

Verken luftfartsloven, jernbaneloven eller vegtrafikkloven inneholder i dag bestemmelser som beskytter arbeidstakere mot reaksjoner fra arbeidsgivere der arbeidstakeren har gitt sikkerhetsrelevante opplysninger til et myndighetsorgan.

I juridisk teori er det identifisert en del momenter som bør tillegges vekt når en skal trekke grensen mellom den ansattes lojalitetsplikt og den yringsretten han har til vern om offentlige interesser, som for eksempel transportsikkerhet.

Arbeidslivslovutvalget har i NOU 2004:5 et eget kapittel om såkalte "varslere" ("whistle blowing").

I høringsnotatet tok departementet utgangspunkt i at den følte faren for sanksjoner fra arbeidsgiver er et reelt hinder for at ansatte gir opplysninger om mulige ulykkesårsaker til ansvarlige myndigheter. Det gjelder enten opplysningen omhandler rapportøren selv, kolleger i den aktuelle virksomheten, eller risikofaktorer knyttet til organiseringen og driften av virksomheten mer generelt.

Selv om en erkjenner behovet for beskyttelse, la departementet til grunn at det er meget vanskelig å formulere en lovtekst som tar tilbørlig hensyn både til behovet for å kunne reagere overfor personer som ikke lenger har de nødvendige helsemessige kvalifi-

kasjonene, som trenger ytterligere opplæring, som i enkelttilfeller har handlet på en måte som er klart krittikkverdigg, eller som på annen måte har vist at han er klart uskikket i stillingen sin.

#### LUFTFART OG JERNBANE

Departementet merker seg at det er relativt få høringsinstanser som har uttalt seg om denne delen av høringsforslaget.

Som presisert i høringsnotatet, og i tråd med synspunktene til Arbeidslivslovutvalget, er det ønskelig å synliggjøre disse problemstillingene i selve loven, selv om det er vanskelig å utforme lovbestemmelser som gir klare svar på alle tenkelige typetilfeller. I det endelige lovforslaget har derfor departementet valgt å beholde en bestemmelse som uttrykkelig beskytter arbeidstakere mot sanksjoner fra arbeidsgiveren.

Departementet mener at loven ikke bør beskytte ansatte som selv har opptrådt klanderverdig. På den annen side er det å gå for langt å unnta alle former for uaktsomhet fra vernebestemmelsen.

#### VEGTRAFIKK

Etter en fornyet vurdering har departementet kommet til at det bør foreslås en tilsvarende regel om vern mot sanksjoner fra arbeidsgiver på vegsektoren som på luftfarts- og jernbanesektoren.

##### 1.7.12 *Frivillig rapportering*

Luftfartsloven og jernbanelovgivningen inneholder i dag bare regler om pliktig rapportering, mens vegtrafikkloven ikke har regler om rapportering. I punkt 7.2 i proposisjonen har departementet foreslått å utvide den pliktige rapporteringen innenfor luftfarts- og jernbanesektoren, mens det foreløpig ikke foreslås rapporteringsregler for vegsektoren.

Behovet for lovregulering av supplerende rapportering antas å være lite. Departementet har etter en nærmere vurdering kommet til at bestemmelsen om frivillig rapportering (ifølge forslag i høringsnotatet) tas ut av de endelige lovforslagene på luftfarts- og jernbanelovområdet.

##### 1.7.13 *Straff for brudd på varslings-, rapporterings- og forklaringsplikten*

Ifølge luftfartsloven § 14-27 kan den som "unnlater å gi melding som er påbudt etter denne lov eller forskrift gitt i medhold av den" straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder.

Jernbaneloven har ikke noe eget straffebud for brudd på forklaringsplikt og rapporteringsplikt, men har et generelt straffebud i § 22. Vegtrafikkloven har et generelt straffebud i § 31 første ledd.

Forslagene i høringsnotatet innebærer at brudd på de foreslåtte bestemmelsene blir underlagt straffebud med ulike strafferammer i de tre lovforslagene. Dette er ikke overraskende når en tar i betraktning at straffebudene i de tre lovene har helt ulike anvendelsesområder. Dersom det blir aktuelt å straffe forfølge brudd på de foreslåtte bestemmelsene, legger departementet imidlertid til grunn at påtalemyndigheten og domstolene er seg bevisst behovet for å unngå forskjellsbehandling av like tilfeller.

#### 1.8 Havarikommisjonens arbeidsoppgaver

Kapittel 8 i proposisjonen omhandler havarikommisjonens arbeidsoppgaver.

For så vidt gjelder luftfart og jernbane dreier det seg om mindre justeringer i eksisterende ordninger. For vegsektoren, derimot, dreier det seg om helt nye regler.

##### 1.8.1 *Havarikommisjonens plikt til å foreta undersøkelser*

Gjeldende luftfartslov og jernbanelov med tilhørende forskrifter inneholder bestemmelser om undersøkelsesmyndighetens plikt til å undersøke ulykker og hendelser, og omfanget av disse undersøkelsene. Vegtrafikkloven har i dag ikke regler om undersøkelse av ulykker mv.

Departementet mener det er en fordel at reglene om undersøkelse av ulykker og hendelser innenfor luftfart og jernbane fremgår av selve loven i større grad enn i dag.

#### LUFTFART

I luftfartsloven § 12-4 er havarikommisjonen pålagt å undersøke luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser, selv om det siste uttrykket ikke er brukt i lovteksten. Både luftfartsloven og undersøkelsesforskriften er et stykke på vei basert på annekts 13 i Chicago-konvensjonen og undersøkelsesdirektivet, men ingen av disse regelverkene pålegger undersøkelse av hendelser som ikke er alvorlige.

I høringsnotatet la departementet bl.a. til grunn at havarikommisjonen fortsatt bør ha plikt til å undersøke både luftfartsulykker og luftfartshendelser (alvorlige og ikke-alvorlige). Samtidig mente departementet at denne rammen for havarikommisjonens arbeidsoppgaver er så viktig at den bør fremgå av selve luftfartsloven.

For å fange opp de nye bestemmelsene om undersøkelsenes innhold i jernbanesikkerhetsdirektivet, for å sikre størst mulig likhet mellom luftfartsloven og jernbanelovgivningen, og for å modernisere lovteksten, ble det i høringsforslaget foreslått en ny paragraf om at de berørte skal underrettes om at undersøkelse er innledet og ha anledning til å ivareta sine interesser.

Det endelige lovforslaget viderefører havarikommisjonens plikt til å undersøke luftfartsulykker.

Departementet har kommet til at havarikommisjonen selv bør avgjøre om en luftfartshendelse skal undersøkes. Forslaget til lovtekst legger opp til at det skal foretas en konkret vurdering av undersøkelsesbehovet i hvert enkelt tilfelle, og at det viktigste momentet i denne vurderingen er om undersøkelsen antas å kunne gi ny kunnskap som kan brukes til å forebygge luftfartsulykker.

Havarikommisjonen bør selv avgjøre hvilket omfang undersøkelsesarbeidet skal ha, enten det dreier seg om en luftfartsulykke eller en luftfartshendelse.

Ved utformingen av saksbehandlingsreglene er det lagt vekt på at reglene skal være mest mulig like for luftfarts-, jernbane- og sjøfartssektoren.

Departementet mener at havarikommisjonen bør ha full adgang til å foreta nye undersøkelser i saker som tidligere ikke har vært undersøkt, eller hvor undersøkelsene er avsluttet.

#### JERNBANE

Fra 1. juli 2002 ble Havarikommisjonen for sivil luftfarts mandat utvidet til å undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

Bestemmelsene om undersøkelse av jernbaneulykker og hendelser i jernbaneloven er i hovedsak utformet som de tilsvarende bestemmelsene i luftfartsloven, med unntak av der det er realitetsforskjeller som følge av at blant annet undersøkelsesobjektene er forskjellige.

I høringsnotatet har departementet lagt opp til å videreføre dagens ordning, hvor ulykker og alvorlige hendelser skal undersøkes. Dette gjelder jernbane i tradisjonell forstand, sporvei, tunnelbane, forstadsbane og andre sporbundne transportmidler.

I det endelige lovforslaget viderefører departementet ordningen med at havarikommisjonen skal undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. Det er derfor ikke behov for endring av gjeldende rett på dette området. Departementet kan se behovet for at havarikommisjonen selv får avgjøre om den ser det hensiktsmessig å undersøke såkalte jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, ut fra en nærmere vurdering av hva som kan forventes oppnådd ved undersøkelsen.

#### VEGTRAFIKK

Det finnes per i dag ingen bestemmelser om den typen offentlige undersøkelser av ulykker i vegtrafikken som nå foreslås innført.

Forslaget i høringsnotatet forutsatte at nærmere detaljer om undersøkelsesmyndighetens arbeidsoppgaver skulle fastsettes i forskrift til loven.

Høringsnotatet redegjorde for vurderinger gjort av en arbeidsgruppe som vurderte utvidelse av hava-

rikommisjonens mandat til vegsektoren. Denne arbeidsgruppen kom med en del tilrådninger mht. hvilke typer ulykker havarikommisjonen burde konsentrere seg om.

Departementet konstaterer at høringsinstansene har gitt uttrykk for ulike syn på om, og eventuelt etter hvilke kriterier, havarikommisjonens undersøkelsesarbeid på vegsektoren skal avgrenses.

Departementet understreker at det pga. det store antallet ulykker og uhell i vegsektoren må foretas en avgrensning mht. hvilke ulykker som skal undersøkes av havarikommisjonen.

En arbeidsgruppe med deltagelse fra Politidirektoratet, Hedmark politidistrikt (Fellesoperativ enhet), havarikommisjonen, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet skal utarbeide forslag til forskrifter om havarikommisjonens undersøkelser på vegtrafikkområdet.

Arbeidsgruppen vil legge vekt på at de trafikkulykker som skal varsles, og dermed gi grunnlag for undersøkelser av havarikommisjonen, er av en kategori som har et stort risikopotensial, og at undersøkelser av disse vil kunne gi en sikkerhetsgevinst.

Ut fra de avgrensningskriterier for varlingsplikten som vurderes, er det klart at havarikommisjonen ikke kan gjennomføre undersøkelser av alt det som vil bli varslingspliktig. På denne bakgrunn må havarikommisjonen gis mandat til selv å avgjøre når den faktisk skal iverksette undersøkelser.

#### 1.8.2 Undersøkelserapport

##### LUFTFART

Gjeldende luftfartslov pålegger ikke havarikommisjonen uttrykkelig å skrive offentlige rapporter fra sine undersøkelser.

I lovforslaget videreføres havarikommisjonens plikt til å skrive undersøkelsesrapport når den har undersøkt luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser. Departementet ønsker ikke å pålegge havarikommisjonen plikt til å undersøke alle luftfartshendelser som ikke er alvorlige. Havarikommisjonen skal selv avgjøre når det er formålstjenlig å foreta undersøkelser. Dermed er spørsmålet kun om havarikommisjonen bør skrive undersøkelsesrapport i alle de tilfellene hvor den faktisk har foretatt undersøkelser av hendelser som ikke er alvorlige. Departementet har kommet til at havarikommisjonen selv bør kunne bestemme om det er hensiktsmessig å bruke tid på å skrive rapport i disse tilfellene.

Når det gjelder innholdet i rapportene, innebærer lovforslaget først og fremst at de prinsippene som i dag er forskriftsfestet, tas inn i selve lovteksten.

Lovforslaget presiserer at undersøkelsesrapportene ikke skal ta stilling til skyld eller erstatningsansvar.

Etter gjeldende praksis blir utkast til undersøkelsesrapporter alltid forelagt Luftfartstilsynet, selv om det ikke er uttrykkelig sagt verken i lov eller forskrift. Departementet mener denne ordningen bør videreføres, og at den er så praktisk viktig at den bør fremgå av luftfartsloven selv.

#### JERNBANE

Jernbaneloven pålegger ikke havarikommisjonen uttrykkelig å skrive offentlige rapporter fra sine undersøkelser.

I lovforslaget videreføres havarikommisjonens plikt til å skrive undersøkelsesrapport når den har undersøkt jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. I lovforslaget er ikke havarikommisjonen pålagt å undersøke andre jernbanehendelser. Dette skiller seg fra luftfart hvor havarikommisjonen har en viss plikt til også å undersøke luftfartshendelser som ikke er alvorlige.

Etter jernbanesikkerhetsdirektivet fremgår det at det skal utarbeides rapporter i en passende form etter undersøkelse av ulykker og alvorlige hendelser.

Departementet forutsetter at omfanget av undersøkelsesrapporten tilpasses de forhold som er nevnt i jernbanesikkerhetsdirektivet.

#### VEGTRAFIKK

Det finnes ingen regler om dette temaet på vegtrafikkområdet i dag.

I proposisjonen vises til at det er nedsatt en arbeidsgruppe som skal fremlegge forslag til forskrift om havarikommisjonens undersøkelser i vegsektoren for departementet.

Departementet tar sikte på at forskriften, så langt det anses hensiktsmessig, skal bygge på de prinsipper som skal gjelde på luftfarts- og jernbaneområdet.

Forskriften skal bl.a. inneholde bestemmelser om når det skal skrives rapport, om innholdet i rapporten og saksbehandlingen av utkast til rapport.

Ved havarikommisjonens vurdering av hvilket omfang en rapport skal ha, vil departementet foreslå at kommisjonen skal ta hensyn til formålet med undersøkelsen og hvilken lærdom denne kan gi med tanke på å forbedre sikkerheten. Videre vil departementet foreslå at rapportene skal redegjøre for hendelsesforløpet og havarikommisjonens forståelse av årsaksforholdene. I den grad det er nødvendig, skal rapportene inneholde sikkerhetstilrådninger.

### 1.9 Lovtekniske spørsmål

#### *Samlet lov*

Regjeringen har gått inn for at havarikommisjonens oppgaver utvides til også å omfatte undersøkelse av ulykker i vegtrafikken og sjøulykker. Det vises

til det som er sagt om bakgrunnen for dette i kapittel 3 i proposisjonen og det som er sagt i kapittel 6 i Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfart (sjøloven) og enkelte andre lover.

Samferdselsdepartementet har under utarbeidelsen av proposisjonen erfart at selv de tre sektorene som ligger under departementets eget ansvarsområde, foreløpig er så forskjellige at det er vanskelig å utarbeide en felles fremstilling som omfatter alle tre sektorer. Departementet mener det er nødvendig å høste erfaring med de endringene som foreslås i proposisjonen før det er aktuelt å foreslå en felles lov. Lovforslaget innebærer uansett en vesentlig harmonisering av lovverket basert på erfaringer fra de ulike sektorene.

#### *Luftfart*

Luftfartslovens kapittel XII har overskriften "Luftfartsulykker". Departementet foreslår å samle bestemmelsene som har med luftfartsulykker å gjøre i ett kapittel i større grad enn i dag. For å gjøre overskriften litt mer informativ, foreslås det å utvide den med henvisninger til noen av de viktigste temaene som behandles i kapitlet.

De bestemmelsene som finnes i kapitlet i dag, videreføres, men overskrifter, paragrafnummerering og inndeling er endret. Samlet sett utvides kapitlets omfang ganske kraftig.

I mangel av en ideell systematikk er underkapitlene sortert etter en slags kronologi, med varsling, redningstjeneste og berging først, før en kommer til rapportering, undersøkelse og vern mot etterfølgende sanksjoner.

#### *Jernbane*

Departementet foreslår i denne omgang en egen lov om undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser. På sikt vil departementet likevel vurdere å samle flere av de lovene som i dag regulerer jernbanevirksomhet i en lov.

Kapittelinnndelingen i lovforslaget tilsvarer i stor grad den oppbygging som er foreslått på luftfartsområdet.

#### *Vegtrafikk*

Departementet har kommet til at det er fornuftig å gi et nytt kapittel VII i vegtrafikkloven om offentlige undersøkelser av trafikkulykker mv., og dele dette inn i flere paragrafer.

Selv etter den lovtekniske endringen som nå foreslås, er det en forutsetning at det gis utfyllende forskrifter til loven.

## 1.10 Økonomiske og administrative konsekvenser

### *Luftfart*

Store deler av det foreslåtte regelverket øker vernet for de som gir opplysninger til myndighetene. Dette i seg selv krever ikke ressurser. Indirekte forventes dette å føre til en økning av den mengden informasjon myndighetene mottar. I tillegg ventes utvidelsen av rapporteringsplikten å føre til at myndighetene mottar flere opplysninger.

Det må etableres et system for mottak, lagring, bearbeiding og forvaltning av innkommende opplysninger.

Det er viktig at Luftfartstilsynet har personell som er i stand til å analysere og bearbeide den innkomne informasjon på den måten som er nødvendig for å få fullt utbytte av den økede informasjonstilgangen.

Havarikommisjonen antas ikke å få noen vesentlig økning av sin arbeidsmengde.

Avinor AS antar at gjennomføringen ikke vil ha store administrative og økonomiske konsekvenser.

### *Jernbane*

Den vesentligste delen av utkast til lov om undersøkelse av jernbaneulykker bygger på dagens ordning, og vil således ikke ha særskilte økonomiske eller administrative konsekvenser. Når det gjelder rapporteringssystem, har Statens jernbanetilsyn etablert et slikt. Hvorvidt økt rapportering vil føre til behov for økte ressurser, vil imidlertid måtte vurderes i forbindelse med de årlige budsjetter.

### *Vegtrafikk*

Departementet understreker at havarikommisjonens undersøkelser av ulykker innenfor vegsektoren kommer i tillegg til det arbeidet som politiet og Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper gjør på området. Dette innebærer bl.a. at sentrale oppgaver for politiet, slik som ansvar i forbindelse med sikring av ulykkesstedet, og etterforskning for å avdekke eventuelle straffbare forhold, vil bli opprettholdt.

Det knytter seg foreløpig usikkerhet til de økonomiske konsekvensene forslaget vil få for henholdsvis politiet og Statens vegvesen. Når forskriften, som bl.a. skal regulere politiets og vegvesenets varslingsplikt, og nærmere retningslinjer om annen bistand til havarikommisjonen i forbindelse med undersøkelsene, er fastsatt, vil man få større klarhet i dette. Hvilke kostnader ulike former for ekstraarbeid vil medføre for nevnte instanser, vil imidlertid først bli klart når havarikommisjonen har arbeidet med ulykker i vegsektoren en tid.

Departementet understreker at det vil bli lagt vekt på at det blir etablert en klar og ryddig arbeidsdeling mellom havarikommisjonen, Statens vegvesen og

politiet. Et viktig prinsipp er å sikre havarikommisjonens uavhengighet, samtidig som det må legges til rette for nødvendig samarbeid og informasjonsutveksling mellom de involverte.

## 1.11 Merknader til lovtekstene

I kapittel 11 i proposisjonen gis det merknader til de enkelte bestemmelsene i:

- lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- lov om endringer i lov 11. juni 1993 om luftfart (luftfartsloven)
- lov om endringer i lov 13. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

## 2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen fremmer forslag om følgende:

- Lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser (jernbaneundersøkelsesloven). Samtidig oppheves jernbaneloven kapittel V. Undersøkelse av jernbaneulykker.
- Endringer i luftfartsloven kapittel XII. Varsling, rapportering og undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser m.m.
- Endringer i vegtrafikkloven, i form av tilføyelse av et nytt kapittel VII om undersøkelse av trafikkulykker mv.

Komiteen understreker at lovforslagene har som oppgave å legge til rette for en forbedring av det ulykkesforebyggende arbeidet og redusere antallet drepte og skadde i transportsektoren. Komiteen understreker at disse lovendringene er en oppfølging av tidligere vedtak, blant annet i Nasjonal transportplan, om en nullvisjon i denne sektoren.

Komiteen forutsetter at nullvisjonen legges til grunn ved utarbeidelse av forskriftene til de tre lovforslagene.



Komiteen viser til at forslaget til endringer i luftfartsloven og forslag til ny jernbaneundersøkel- seslov i stor grad bygger på eksisterende og kom- mende internasjonale forpliktelser. Sentralt står EUs nye direktiv om rapportering av hendelser i sivil luft- fart og EUs nye direktiv om jernbanesikkerhet.

Komiteen vil peke på at forslaget til endringer i vegtrafikkloven skal legge det rettslige grunnlaget for utvidelse av mandatet til Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane til også å omfatte vegsektoren. Komiteen er enig i at en stor del av reguleringen av vegsektoren skal reguleres gjennom forskrift.

Komiteen vil understreke at forskriftene som Havarikommisjonen skal arbeide etter, gir grunnlag for en dynamisk og fortløpende bruk av kommisjonens rapporter, slik at deres rapporter gir grunnlag for å ta i bruk konklusjonene i et fortløpende forebyg- gende arbeid på de forskjellige sektorene. Komite- en mener det er viktig at en utvidet havarikommisjon framstår som et organ som gjennom sitt arbeid legger forholdene til rette for å kunne gi departementet et grunnlag for å fremme forslag for å bedre sikkerheten slik at nullvisjonen kan oppfylles. Komiteen vil i denne sammenhengen også vise til det statistikk- og analysearbeidet som gjøres innenfor det svenske Rådningssvirket og arbeidet som gjøres av forsker Sverre Røed-Larsen i hans havforskningsprosjekt.

Komiteen vil peke på at det er viktig at flest mulige hendelser rapporteres inn til Havarikommis- sjonen. Dette gjør det viktig å beskytte den som rap- porterer, både i form av beskyttelse for offentlig gjenkjennelse og gjenkjennelse overfor arbeidsgiver.

Komiteen vil understreke at det i lovene tas hensyn både til den enkeltes rett til anonymitet og of- fentlighetens krav og rett på innsyn i hva som er rap- portert og hvordan sluttrapportene blir behandlet. Vi- dere at Havarikommisjonens vurderinger i sluttrap- portene er tilgjengelige for offentligheten.

Komiteen vil i forbindelse med forslaget om at utkast til undersøkelsesrapport fra Havarikommis- sjonen skal unntas offentlighet, vise til Stortingets behandling av sjøloven i desember 2004, Innst. O. nr. 26 (2004-2005), jf. Ot.prp. nr. 78 (2003-2004), § 485 tredje ledd. Komiteen vil peke på at Stortinget i denne forbindelse vedtok å føye til en tilsvarende regel i sjøloven når det gjelder utkast til undersøkelses- rapporter.

Komiteen er innforstått med de ulike interes- sekonflikter og dilemmaer som kan oppstå i tilknyt- ning til regler for utsatt offentlighet.

Komiteen vil presisere at Havarikommisjo- nens foreløpige utkast til rapport er unntatt offentlig- het. Det kan være av avgjørende betydning at kom- misjonen under prosessen kan innhente faktiske og faglige informasjonen for å unngå feil i den endelige rapporten. Dette er en del av den interne saksbehand- lingen i kommisjonen og er dermed unntatt offentlig- het.

Komiteen mener at det skal praktiseres normal dokumentoffentlighet i de tilfeller Havarikommisjo- nen oversender departementet informasjon, delrap- port, spørsmålsstillinger eller lignende. Disse skal være tilgjengelige for offentligheten i henhold til of- fentlighetslovens alminnelige regler. Eneste unntak er i de tilfellene departementet selv er undersøkelses- objekt. I slike tilfeller skal ikke departementet få Ha- varikommisjonens endelige rapport før den er offentlig.

### **Orienteringer om sikkerhetsarbeid**

Komiteen mener det er viktig at Stortinget blir informert om Havarikommisjonens arbeid og rappor- ter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til de gjeldende rutiner når det gjelder informasjon om Havarikommisjonens arbeid. Flertallet mener Stortinget fortsatt bør orienteres om Havarikommisjonens arbeid og virksomhet i de årlige budsjettproposisjoner og i Nasjonal transport- plan. I tillegg vil Stortinget følge de offentlig tilgjen- gelige rapportene som Havarikommisjonen avgir i forbindelse med ulykker og hendelser.

Komiteens medlemmer fra Arbeid- derpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forutsetter at samferdselsbedrifte- ne gjennom § 10-meldingene gir en orientering om det forebyggende sikkerhetsarbeid som gjøres og om eventuelle hendelser og ulykker som har funnet sted innenfor virksomheten.

Disse medlemmer forutsetter videre at Stor- tinget på egnet måte blir gitt regelmessige orienterin- ger om sikkerhetsarbeidet som gjennomføres i de samferdselsområdene som er omfattet av Ot.prp. 50 (2004-2005) og som ikke omfattes av § 10-ordnin- gen.

### 3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slike

vedtak til lover:

A.

Vedtak til lov

om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)

#### Kapittel I. Innledende bestemmelser

##### § 1. Lovens formål

Lovens formål er gjennom undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser å forbedre sikkerheten og forebygge jernbaneulykker.

##### § 2. Lovens saklige virkeområde og unntak

Loven gjelder jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundne transportmiddel som omfattes av jernbaneloven.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hvilke jernbaner som omfattes av loven her, herunder gjøre unntak fra lovens anvendelsesområde for visse typer jernbaner.

##### § 3. Undersøkellesmyndighetens oppgaver og uavhengighet

Undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser skal skje ved den myndighet departementet bestemmer.

Undersøkellesmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge jernbaneulykker og avgi undersøkelsesrapport som nevnt i § 19.

Undersøkellesmyndigheten skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Undersøkelsen skal foregå uavhengig av annen etterforskning eller undersøkelse som helt eller delvis har slikt formål.

Undersøkellesmyndigheten skal hvert år offentliggjøre en rapport om de undersøkelser som er gjennomført året før, inkludert sikkerhetstilrådinger og tiltak som er truffet i samsvar med disse.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkellesmyndighetens arbeid, herunder om samarbeid og utveksling av opplysninger med andre land og internasjonale organisasjoner i den grad det følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

##### § 4. Tilsynsmyndighetens oppgaver

Tilsynsmyndigheten som nevnt i jernbaneloven § 11 skal vurdere rapportene som undersøkelsesmyndigheten avgir, med tanke på å identifisere og iverksette tiltak som kan bedre jernbanesikkerheten. Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om oppfølging av sikkerhetstilrådinger til den som driver jernbanevirksomhet etter jernbaneloven.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om tilsynsmyndighetens arbeid etter loven her, herunder om samarbeid og utveksling av opplysninger med andre land og internasjonale organisasjoner i den grad det følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

##### § 5. Definisjoner

I loven her forstås med:

- a) Jernbaneulykke: en uønsket eller utilsiktet plutselig begivenhet eller en bestemt rekke slike begivenheter som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på kjørevei, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker.
- b) Jernbanehendelse: enhver annen uønsket begivenhet enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på driftssikkerheten.
- c) Alvorlig jernbanehendelse: en uønsket begivenhet som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke.
- d) Jernbanevirksomhet: drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

Departementet kan gi forskrifter som presiserer og utfyller definisjonene i første ledd, herunder gi utfyllende bestemmelser om hva som menes med kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet i bokstav d.

#### Kapittel II. Varsling av jernbaneulykker og jernbanehendelser mv.

##### § 6. Varslingsplikt av jernbaneulykker

Ansatte i jernbanevirksomhet som blir involvert i en jernbaneulykke, skal straks varsle nærmeste trafikkstyringsenhet, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom den ansatte er kjent med at varsel allerede er gitt.

Varslingsplikt etter første ledd har også enhver som blir vitne til jernbaneulykke, dersom vitnet etter omstendighetene ikke har grunn til å anta at slik varsling er unødvendig.

Når nærmeste trafikkstyringsenhet, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen mottar

varsel om en jernbaneulykke, skal vedkommende instans straks varsle de andre instansene som er nevnt, samt gi varsel til undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten. Dette gjelder likevel ikke dersom instansen er kjent med at varsel allerede er gitt.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om varslingsplikt etter første ledd og videreformidling av varsel etter tredje ledd.

#### *§ 7. Varslingsplikt av alvorlige jernbanehendelser*

Inntreffer det en alvorlig jernbanehendelse, skal den som driver jernbanevirksomhet straks varsle undersøkelsesmyndigheten om hendelsen. Undersøkelsesmyndigheten varsler tilsynsmyndigheten.

Departementet kan i forskrifter bestemme at også følgende personer skal ha en særskilt varslingsplikt etter første ledd:

- a) den som utfører trafikkstyring,
- b) den som fremfører rullende materiell,
- c) den som utfører eller leder skifting på eller ved stasjon eller innen et sidespors område,
- d) den som utfører trafikksikkerhetsoppgaver om bord i tog, herunder beredskapsoppgaver,
- e) den som har sikkerhetsansvar ved arbeid og aktivitet i og ved spor, og
- f) den som utfører vedlikehold av rullende materiell eller kjørevei.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter denne paragrafen.

### **Kapittel III. Rapportering og innsamling av opplysninger om jernbaneulykker og jernbanehendelser mv.**

#### *§ 8. Rapportering av opplysninger*

Den som driver jernbanevirksomhet plikter å rapportere opplysninger om jernbaneulykker og jernbanehendelser til undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten.

Departementet kan i forskrifter bestemme at også følgende personer skal ha en særskilt rapporteringsplikt etter første ledd:

- a) den som utfører trafikkstyring,
- b) den som fremfører rullende materiell,
- c) den som utfører eller leder skifting på eller ved stasjon eller innen et sidespors område,
- d) den som utfører trafikksikkerhetsoppgaver om bord i tog, herunder beredskapsoppgaver,
- e) den som har sikkerhetsansvar ved arbeid og aktivitet i og ved spor,
- f) den som utfører vedlikehold av rullende materiell eller kjørevei, og andre som har befattning med jernbanevirksomhet, herunder produsent av jernbanemateriell.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om rapporteringsplikten etter første og annet ledd, herunder hvilke opplysninger som skal rapporteres, hvilke myndigheter det skal rapporteres til og måten det skal skje på.

#### *§ 9. Bruk av data fra systemer som registrerer lyd og bilde*

Undersøkelsesmyndigheten skal ha tilgang til data fra ethvert system for vedvarende eller regelmessig registrering av lyd og bilde fra førerrom i tog, men har ikke anledning til å utlevere slikt materiale til andre. Utskrift av registrert lyd eller kopi av bilder kan likevel utleveres til bruk som bevis i en straffesak eller sivil sak for domstolene etter rettens kjennelse. Retten kan bare godkjenne utlevering etter annet punktum dersom behovet for utlevering i den konkrete saken veier tyngre enn faren for at man ved slik utlevering vanskeliggjør undersøkelsesmyndighetens arbeid med den aktuelle saken eller fremtidige nasjonale eller internasjonale undersøkelser.

Departementet kan ved forskrift bestemme hvilke registreringssystemer for lyd og bilde som omfattes av første ledd.

### **Kapittel IV. Undersøkelse av ulykker og hendelser mv.**

#### *§ 10. Undersøkelsesplikt*

Undersøkelsesmyndigheten skal undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

Departementet kan i forskrift fastsette at undersøkelsesmyndigheten skal undersøke andre jernbanehendelser enn de som er nevnt i første ledd.

#### *§ 11. Iverksetting av undersøkelse og undersøkelsens omfang*

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt varsel om jernbaneulykke etter § 6 eller om alvorlig jernbanehendelse etter § 7, skal den straks avgjøre om det er behov for å iverksette umiddelbar undersøkelse. Når undersøkelsesmyndigheten mottar rapport etter § 8 skal den uten ugrunnet opphold avgjøre om og når det skal iverksettes undersøkelse.

Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres. Ved avgjørelsen skal undersøkelsesmyndigheten blant annet ta hensyn til hvilken lærdom undersøkelsen forventes å gi med tanke på å forbedre sikkerheten, ulykken eller hendelsens alvorlighetsgrad, dens innvirkning på jernbanesikkerheten generelt og om den inngår i en serie av ulykker eller hendelser.

Undersøkelsesmyndigheten kan uten hensyn til tidligere avgjørelser beslutte å undersøke forhold ved en eller flere jernbaneulykker eller jernbanehendelser.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkelsesmyndighetens oppgaver og kompetanse etter paragrafen her.

*§ 12. Forbud mot å fjerne vrakrester mv. samt behov for å gjenopprette trafikken*

Jernbanemateriell og kjørevei som er skadet i jernbaneulykke, vrakrester eller andre ting fra slikt materiell og spor etter ulykken må ikke fjernes eller røres uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten og politiet, med mindre det er nødvendig for å redde eller avverge fare for liv eller eiendom eller for å hindre at noe som kan ha betydning for undersøkelsen, ødelegges eller forsvinner.

Undersøkelsesmyndigheten skal avslutte sine undersøkelser på ulykkesstedet så snart som mulig slik at den som driver kjøreveien kan bli i stand til å gjenopprette trafikken.

*§ 13. Tiltak for å fremskaffe opplysninger*

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å benytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse jernbanemateriell og kjørevei, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utøve sitt verv. Herunder skal undersøkelsesmyndigheten gis tilgang til resultater fra undersøkelser av personer som har vært involvert i ulykken eller hendelsen, og obduksjon av dødsofre. Den kan påby legeundersøkelse etter reglene i luftfartsloven § 6-11 tredje ledd. Om nødvendig kan undersøkelsesmyndigheten kreve hjelp av politiet.

*§ 14. Forklaringsplikt til undersøkelsesmyndigheten mv.*

Enhver plikter på forlangende, og uten hensyn til taushetsplikt, å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger han eller hun sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. Enhver som forklarer seg har rett til å la seg bistå av advokat eller annen person under forklaringen.

*§ 15. Bevisopptak*

Undersøkelsesmyndigheten kan kreve bevisopptak utenfor rettssak etter reglene i tvistemålsloven kapittel 20, uten hensyn til de vilkår som etter tvistemålsloven § 267 ellers gjelder for adgangen til å kreve bevisopptak.

*§ 16. Rettigheter for dem saken angår*

Når undersøkelsesmyndigheten iverksetter undersøkelse, skal den så vidt mulig underrette den som driver den aktuelle jernbanevirksomhet, ofrene og deres familie, eiere av skadede ting, produsenter, berørte beredskapstjenester, representanter for personalet og for brukerne, samt andre som saken angår, om

dette. Slik underretning skal gis så snart som mulig, og skal opplyse om rettighetene etter annet ledd i paragrafen her og etter § 20 første ledd.

Innen undersøkelsene avsluttes, skal de som er nevnt i første ledd gis adgang til å fremkomme med opplysninger og synspunkter om jernbaneulykken eller jernbanehendelsen og dens årsaksfaktorer. De skal også underrettes jevnlig om fremdriften av undersøkelsen og gis adgang til å fremkomme med sine synspunkter på undersøkelsen i den grad det er praktisk mulig. Videre bør de også gis adgang til å være til stede under undersøkelsen og ha rett til å gjøre seg kjent med dokumentene, i den utstrekning undersøkelsesmyndigheten finner at dette kan skje uten hinder for undersøkelsen. Tredje punktum gjelder med de begrensninger som følger av taushetsplikten, jf. § 17.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter til paragrafen her.

*§ 17. Taushetsplikt*

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid. Forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til jernbaneulykken eller jernbanehendelsen.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert i medhold av § 8, og opplysninger som er fremkommet under forklaring for undersøkelsesmyndigheten etter § 14. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en jernbaneulykke eller jernbanehendelse.

Taushetsplikt som nevnt i annet og tredje ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, dersom opplysningene har statistisk form, eller dersom de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

Opplysninger som er taushetsbelagt etter tredje ledd kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

*§ 18. Informasjon til tilsynsmyndigheten*

Undersøkelsesmyndigheten skal fortløpende holde tilsynsmyndigheten underrettet om forhold som avdekkes i løpet av undersøkelsen, og sine egne fore-

løpige vurderinger av disse, i den grad dette anses nødvendig for jernbanesikkerheten.

#### § 19. *Undersøkelserapport*

Når undersøkelsesmyndigheten har undersøkt en jernbaneulykke eller alvorlige jernbanehendelser, skal den utarbeide en rapport som redegjør for hendelsesforløpet og inneholder undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksforholdene. Rapporten skal opplyse om formålet med undersøkelsen, jf. § 1. Rapporten skal også så langt det er formålstjenlig, inneholde undersøkelsesmyndighetens eventuelle tilrådinger om tiltak som bør treffes eller vurderes med henblikk på å hindre lignende ulykker eller alvorlige hendelser i fremtiden.

Rapporten skal ikke inneholde referanser til enkeltpersoners navn eller adresse.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelse etter denne paragrafen kan ikke påklages.

#### § 20. *Behandling av utkast til undersøkelserapport*

Før undersøkelsesmyndigheten sluttbehandler rapporten, skal et utkast til rapport etter anmodning forelegges for personer som nevnt i § 16 første ledd, med en rimelig frist for vedkommende til å gi uttalelse, med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres. Statens jernbanetilsyn skal forelegges utkastet til rapport, med rimelig frist til å uttale seg. Retten etter første punktum gjelder bare de delene av utkastet til rapport som vedkommende på grunn av sin tilknytning til saken eller undersøkelsen har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelse etter denne paragrafen kan ikke påklages.

#### § 21. *Unntatt dokumentoffentlighet for utkast til undersøkelserapport*

Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

#### § 22. *Forbud mot bruk som bevis i straffesak*

Opplysninger undersøkelsesmyndigheten mottar i medhold av §§ 8 eller 14 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

### **Kapittel V. Tilsynsmyndighetens bruk av opplysninger mv.**

#### § 23. *Taushetsplikt*

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten har taushetsplikt etter reglene i § 17 så langt de passer.

#### § 24. *Forbud mot bruk som bevis i straffesak*

Opplysninger tilsynsmyndigheten mottar i medhold av §§ 8 og 18 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

### **Kapittel VI. Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver**

#### § 25. *Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver*

En arbeidstaker som avgir rapport etter § 8 eller forklaring etter § 14 skal ikke som følge av dette utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiverens side. Første punktum gjelder ikke tiltak som arbeidsgiveren iverksetter med hovedformål å forbedre arbeidstakerens kvalifikasjoner.

Første ledd gjelder ikke dersom de mottatte opplysningene viser at arbeidstakeren ikke oppfyller helsemessige krav til å inneha sin stilling, eller at arbeidstakeren selv har opptrådt grovt uaktsomt i forbindelse med den rapporterte ulykken eller hendelsen. Første ledd gjelder heller ikke omstendigheter knyttet til arbeidstakeren eller dennes handlinger og unnlater som er blitt kjent på annen måte enn gjennom arbeidstakerens rapportering eller forklaring som nevnt i første ledd.

### **Kapittel VII. Fjerning av vrakrester utenfor kjøreveien**

#### § 26. *Fjerning av vrakrester utenfor kjøreveien mv.*

Dersom jernbanemateriell eller deler av kjørevei er havnet utenfor kjøreveien, eller vrakrester eller andre ting fra slikt materiell er til hinder for den alminnelige ferdsel eller på annen måte til fare eller ulempe, kan politiet sette en frist for at eieren, eller brukeren, skal rette forholdet. Oversittes fristen, kan politiet iverksette nødvendige tiltak på eierens eller brukers bekostning. Dersom det av hensyn til ferdselen eller av annen grunn er nødvendig å gjøre noe straks, kan politiet sette i verk tiltak som nevnt uten at det gis noen frist.

### **Kapittel VIII. Avsluttende bestemmelser**

#### § 27. *Straff*

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 7, 8, 12 første ledd, 14, 17, 23, 25 og 26 i loven, eller som medvirker til slik overtredelse, straffes med bøter dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebestemmelse.

#### § 28. *Endringer i andre lover*

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

§ 7a annet ledd skal lyde:

Retten til å holde tilbake personer etter første ledd gjelder bare når slik rett er godkjent av departementet som del av selskapets transportvilkår.

Kapittel V oppheves.

§ 29. *Ikrafttredelse*

Loven trer i kraft straks.

§ 30. *Overgangsordning*

Forskrifter fastsatt med hjemmel i jernbaneloven kapittel V gjelder også etter at loven her har trådt i kraft.

B.

### Vedtak til lov

om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart  
(luftfartsloven)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) gjøres følgende endringer:

§ 6-9 oppheves.

Kapittel XII skal lyde:

### **Kapittel XII. Varsling, rapportering og undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser m.m.**

#### **A. Fellesbestemmelser**

§ 12-1. *Undersøkellesmyndighetens oppgaver og uavhengighet*

Undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser skal skje ved den myndighet departementet bestemmer. Formålet med undersøkelsen er å forbedre sikkerheten og forebygge luftfartsulykker.

Undersøkellesmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge luftfartsulykker og avgi undersøkelsesrapport som nevnt i § 12-21.

Undersøkellesmyndigheten skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Undersøkelsen skal foregå uavhengig av annen etterforskning eller undersøkelse som helt eller delvis har slikt formål.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkellesmyndighetens arbeid etter dette kapitlet, herunder om samarbeid og utveksling av opplysninger med andre land og internasjonale organisasjoner i den grad det følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 12-2. *Luftfartsmyndighetens oppgaver etter dette kapitlet*

Luftfartsmyndigheten skal etablere en ordning for innsamling, bearbeiding, vurdering, lagring og forvaltning av opplysninger med den hensikt å forebygge luftfartsulykker. Luftfartsmyndigheten skal også ha ansvar for utveksling av slike opplysninger i forhold til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner som jobber med flysikkerhet.

Luftfartsmyndigheten skal vurdere rapportene som undersøkellesmyndigheten avgir, med tanke på å identifisere og iverksette tiltak som kan bedre flysikkerheten. Luftfartsmyndigheten kan gi pålegg om oppfølging av sikkerhetstilrådinger til den som driver virksomhet etter loven her.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om luftfartsmyndighetens arbeid etter dette kapitlet, herunder om samarbeid og utveksling av opplysninger med andre land og internasjonale organisasjoner i den grad det følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 12-3. *Definisjon av luftfartsulykke og luftfartshendelse*

Med luftfartsulykke menes en uønsket begivenhet som inntreffer i forbindelse med bruken av et luftfartøy i tidsrommet fra en person går om bord i fartøyet med flyging som formål til alle har forlatt fartøyet, og som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, eller fartøyet blir påført betydelige skader.

Med luftfartshendelse menes et driftsavbrudd, en feil, eller annen uregelmessig omstendighet, som har eller kan ha påvirket flysikkerheten, og som ikke har medført en luftfartsulykke.

Med alvorlig luftfartshendelse menes en luftfartshendelse der omstendighetene tilsier at det nesten inntrådte en luftfartsulykke.

Departementet kan i forskrift gi utfyllende regler om hva som regnes som luftfartsulykke, luftfartshendelse og alvorlig luftfartshendelse.

#### **B. Varsling av luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.**

§ 12-4. *Generell varslingsplikt*

Enhver som blir vitne til en luftfartsulykke, skal straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkjentesten, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Det samme gjelder den som finner et luftfartøy, deler av et luftfartøy eller andre ting under forhold som tyder på at det har inntruffet en luftfartsulykke. De som mottar varsel skal straks varsle hverandre, samt undersøkellesmyndigheten og luftfartsmyndigheten.

Departementet kan gi forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter første ledd.

#### *§ 12-5. Varslingsplikt for særlige persongrupper*

Inntreffer en luftfartsulykke, skal fartøysjefen, andre flygebesetningsmedlemmer, bruker av luftfartøyet, eier av luftfartøyet, ansatte i flysikringstjenesten og bakketjenesten straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkstjenesten, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. De som mottar varsel skal straks varsle hverandre, samt undersøkelsesmyndigheten og luftfartsmyndigheten.

Inntreffer det en alvorlig luftfartshendelse, skal fartøysjefen, andre flygebesetningsmedlemmer, bruker av luftfartøyet, eier av luftfartøyet, ansatte i flysikringstjenesten og bakketjenesten straks varsle undersøkelsesmyndigheten om hendelsen. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Undersøkelsesmyndigheten varsler luftfartsmyndigheten.

Departementet kan gi forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter denne paragrafen.

### **C. Redningstjenesten**

#### *§ 12-6. Forskriftskompetanse mv.*

Departementet gir forskrifter om ettersøking- og redningstjeneste i tilfelle hvor luftfartøy er saknet, i nød eller forulykket. Herunder kan gis bestemmelser om plikt for enkeltpersoner, bedrifter og organisasjoner til å medvirke ved forberedelsen og gjennomføringen av ettersøking- og redningstiltak, og om godtgjøring for slik medvirkning.

#### *§ 12-7. Erstatning for utgifter til ettersøking mv.*

Når det finnes grunn til det og internasjonal overenskomst ikke er til hinder, kan vedkommende departement pålegge fartøyet eier eller bruker å erstatte helt eller delvis statens utgifter til ettersøking av saknet fartøy. Det samme gjelder redningsutgifter for så vidt de ikke blir dekket ved bergelønn.

### **D. Berging**

#### *§ 12-8. Om bergelønn mv.*

Den som berger eller medvirker til å berge et luftfartøy som er i nød eller forulykket, ombordværende gods eller noe som har hørt til fartøyet eller godset, har krav på bergelønn etter reglene i sjøloven kapittel 16, enten bergingen er foregått til sjøs, til lands eller i luften. Rett til andel i bergelønnen har også den som har reddet eller medvirket til redning av menneskeliv fra fartøyet under den nød som har gitt anledning til bergingen.

Godtgjøring kan også kreves for ekstraordinære utgifter som har vært nødvendige for å bevare fartøyet eller gods fra fartøyet. De i første ledd nevnte regler om berging gjelder tilsvarende for slik godtgjøring.

Dersom arbeidet er avsluttet her i riket, har fordringshaveren tilbakeholdsrett og panterrett i fartøyet eller godset med prioritet foran alle andre rettigheter. Er det flere slike panterettigheter, går de som grunner seg på en senere hendelse foran de som grunner seg på en tidligere. Eier av gods har ikke personlig ansvar for fordringen.

Panteretten i gods faller bort når dette utleveres, og panteretten i fartøyet etter 3 måneder dersom den ikke anmerkes i Norges luftfartøyregister og beløpet godkjent eller sak reist om panteretten. Søksmål kan reises på det sted hvor arbeidet er avsluttet, eller hvor fartøyet eller godset er.

### **E. Rapportering og innsamling av opplysninger om luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.**

#### *§ 12-9. Rapportering av opplysninger*

Departementet kan i forskrift bestemme at følgende personer plikter å rapportere opplysninger om luftfartsulykker og luftfartshendelser til undersøkelsesmyndigheten og luftfartsmyndigheten:

1. fartøysjefer og andre flybesetningsmedlemmer,
2. bruker og eier av luftfartøy,
3. konstruktører og produsenter av luftfartøy, samt personer som foretar vedlikehold på eller modifikasjon av luftfartøy,
4. personer som signerer attest for utført vedlikehold,
5. ansatte i flysikringstjenesten, jf. § 7-4,
6. ansvarlige for administrasjonen av landingsplasser med konsesjon i medhold av lovens kapittel VII, B,
7. personer som utfører oppgaver i forbindelse med betjening av et luftfartøy på bakken, eller
8. personer ansatt i bakketjenesten ved landingsplasser, og
9. andre personer som kommer i befatning med opplysninger som kan bidra til å forebygge luftfartsulykker.

I forskriftene kan departementet presisere hvilke persongrupper som omfattes av nr. 1-9, gi utfyllende bestemmelser om hvilke opplysninger som skal rapporteres, hvilke myndigheter det skal rapporteres til og måten det skal skje på.

#### *§ 12-10. Bruk av data fra systemer som registrerer lyd og bilde*

Undersøkelsesmyndigheten skal ha tilgang til data fra ethvert system for vedvarende eller regelmessig registrering av lyd eller bilde fra førerkabinen om bord i luftfartøyer, eller tilsvarende registrering i

tårnkabin eller kontrollrom for lufttrafikkjenten. Undersøkellesmyndigheten har ikke anledning til å utlevere slikt materiale til andre. Utskrift av registrert lyd eller kopi av bilder kan likevel utleveres til bruk som bevis i en straffesak eller sivil sak for domstolene etter rettens kjennelse. Retten kan bare godkjenne utlevering etter tredje punktum dersom behovet for utlevering i den konkrete saken veier tyngre enn faren for at man ved slik utlevering vanskeliggjør undersøkellesmyndigheten arbeid med den aktuelle saken eller fremtidige nasjonale eller internasjonale undersøkelser.

Departementet kan ved forskrift bestemme hvilke registreringssystemer for lyd og bilde som er omfattet av første ledd.

*§ 12-11. Bruk av data fra systemer som ikke registrerer lyd og bilde*

Departementet kan i forskrift gi regler om at den som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet eller lufttrafikkjenten plikter å ha interne rutiner og systemer for bearbeiding, analyse og bruk av opplysninger fra tekniske innretninger som vedvarende registrerer andre data enn lyd eller bilde. Reglene om forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver i § 12-31 gjelder tilsvarende for opplysninger som er fremkommet gjennom systemet nevnt i første punktum.

Departementet kan ved forskrift bestemme hvilke registreringssystemer som er omfattet av første ledd.

**F. Undersøkelse av ulykker og hendelser mv.**

*§ 12-12. Undersøkellesplikt*

Undersøkellesmyndigheten skal undersøke luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser. Andre luftfartshendelser skal undersøkes i den grad dette antas å kunne gi ny kunnskap som kan brukes til å forebygge luftfartsulykker.

*§ 12-13. Iverksetting av undersøkelse og undersøkellesens omfang*

Når undersøkellesmyndigheten har mottatt varsel etter §§ 12-4 eller 12-5, skal den straks avgjøre om det er behov for å iverksette umiddelbar undersøkelse. Når undersøkellesmyndigheten mottar rapport etter § 12-9, skal den uten ugrunnet opphold avgjøre om og når det skal iverksettes undersøkelse.

Undersøkellesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres. Ved avgjørelsen skal undersøkellesmyndigheten blant annet ta hensyn til hvilken lærdom undersøkelsen forventes å gi med tanke på å forbedre sikkerheten, ulykken eller hendelsens alvorlighetsgrad, dens innvirkning på luftfartssikkerheten generelt og om den inngår i en serie av ulykker eller hendelser.

Undersøkellesmyndigheten kan uten hensyn til tidligere avgjørelser beslutte å undersøke forhold ved en eller flere luftfartsulykker eller luftfartshendelser.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkellesmyndigheten oppgaver og kompetanse etter paragrafen her.

*§ 12-14. Forbud mot å fjerne vrakrester mv.*

Et luftfartøy som er skadet i luftfartsulykke, vrakrester eller andre ting fra et slikt fartøy og spor etter ulykken, må ikke fjernes eller røres uten samtykke fra undersøkellesmyndigheten og politiet, med mindre det er nødvendig for å redde eller avverge fare for liv eller eiendom eller for å hindre at noe som kan ha betydning for undersøkelsen, ødelegges eller forsvinner.

*§ 12-15. Tiltak for å fremskaffe opplysninger*

Undersøkellesmyndigheten har rett til å benytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse fartøy, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utøve sitt verv. Herunder skal undersøkellesmyndigheten gis tilgang til resultater fra undersøkelser av personer som har vært involvert i ulykken eller hendelsen, og obduksjon av dødsofre. Den kan påby legeundersøkelse etter reglene i § 6-11 tredje ledd. Om nødvendig kan undersøkellesmyndigheten kreve hjelp av politiet.

*§ 12-16. Forklaringsplikt til undersøkellesmyndigheten mv.*

Enhver plikter på forlangende, og uten hensyn til tushetsplikt, å gi undersøkellesmyndigheten de opplysninger han eller hun sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. Enhver som forklarer seg har rett til å la seg bistå av advokat eller annen person under forklaringen.

*§ 12-17. Bevisopptak*

Undersøkellesmyndigheten kan kreve bevisopptak utenfor rettssak etter reglene i tvistemålsloven kapittel 20, uten hensyn til de vilkår som etter tvistemålsloven § 267 ellers gjelder for adgangen til å kreve bevisopptak.

*§ 12-18. Rettigheter for dem saken angår*

Når undersøkellesmyndigheten iverksetter undersøkelse, skal den så vidt mulig underrette fartøyet eier, bruker, forsikrer og andre som saken angår om dette. Slik underretning skal gis så snart som mulig, og skal opplyse om rettighetene etter annet ledd i paragrafen her og etter § 12-22 første ledd.

Innen undersøkelsen avsluttes, skal de som er nevnt i første ledd gis adgang til å fremkomme med



opplysninger og synspunkter om luftfartsulykken eller luftfartshendelsen og dens årsaksfaktorer. De bør også gis adgang til å være til stede under undersøkelsen og ha rett til å gjøre seg kjent med dokumentene, i den utstrekning undersøkelsesmyndigheten finner at dette kan skje uten hinder for undersøkelsen. Annet punktum gjelder med de begrensninger som følger av taushetsplikten, jf. § 12-19.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter til paragrafen her.

#### *§ 12-19. Taushetsplikt*

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid. Forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til luftfartsulykken eller luftfartshendelsen.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert i medhold av § 12-9, og opplysninger som er fremkommet under forklaring for undersøkelsesmyndigheten etter § 12-16. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en luftfartsulykke eller luftfartshendelse.

Opplysninger mottatt fra utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner som jobber med flysikkerhet, er taushetsbelagte etter reglene i første til tredje ledd, så langt de passer.

Taushetsplikt som nevnt i annet til fjerde ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, dersom opplysningene har statistisk form, eller dersom de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

Opplysninger som er taushetsbelagte etter tredje ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler eller forpliktelser. Det samme gjelder når opplysningene er av vesentlig betydning for slike myndigheter eller organisasjoner, og vedkommende organ er underlagt taushetsplikt av minst samme omfang som undersøkelsesmyndigheten.

#### *§ 12-20. Informasjon til luftfartsmyndigheten*

Undersøkelsesmyndigheten skal fortløpende holde luftfartsmyndigheten underrettet om forhold som

avdekkes i løpet av undersøkelsen, og sine egne foreløpige vurderinger av disse, i den grad dette anses nødvendig for flysikkerheten.

#### *§ 12-21. Undersøkelsesrapport*

Undersøkelsesmyndigheten skal utarbeide en rapport når den har undersøkt luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser. Undersøkelsesmyndigheten tar selv stilling til om det er nødvendig å utarbeide rapport når den har undersøkt andre luftfartshendelser. Ved undersøkelsesmyndighetens vurdering av om det skal utarbeides en rapport, og hvilket omfang rapporten bør ha, skal den legge vekt på de hensyner som er nevnt i § 12-13 annet ledd.

Rapporten skal redegjøre for hendelsesforløpet og inneholde undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksforholdene. Rapporten skal også, så langt det er formålstjenlig, inneholde undersøkelsesmyndighetens eventuelle tilrådinger om tiltak som bør treffes eller vurderes med henblikk på å hindre lignende ulykker eller alvorlige hendelser i fremtiden.

Rapporten skal ikke inneholde referanser til enkeltpersoners navn eller adresse.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelse etter denne paragrafen kan ikke påklages.

#### *§ 12-22. Behandlingen av utkast til undersøkelsesrapport*

Før undersøkelsesmyndigheten sluttbehandler rapporten, skal et utkast til rapport etter anmodning forelegges for personer som nevnt i § 12-18 første ledd, med en rimelig frist for vedkommende til å gi uttalelse, med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres. Luftfartstilsynet skal forelegges utkastet til rapport, med rimelig frist til å uttale seg. Retten etter første punktum gjelder bare de delene av utkastet til rapport som vedkommende på grunn av sin tilknytning til saken eller undersøkelsen har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelse etter denne paragrafen kan ikke påklages.

#### *§ 12-23. Unntatt dokumentoffentlighet for utkast til undersøkelsesrapport*

Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

#### *§ 12-24. Forbud mot bruk som bevis i straffesak*

Opplysninger undersøkelsesmyndigheten mottar i medhold av §§ 12-9 eller 12-16 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

## **G. Luftfartsmyndighetens lagring og bruk av opplysninger**

### *§ 12-25. Luftfartsmyndighetens lagring av opplysninger*

Opplysninger som luftfartsmyndigheten har mottatt i medhold av § 12-9, og som lagres med tanke på elektronisk videreformidling, skal ikke inneholde referanser til enkeltpersoners navn eller adresse. Det samme gjelder opplysninger luftfartsmyndigheten mottar fra undersøkelsesmyndigheten.

### *§ 12-26. Taushetsplikt*

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for luftfartsmyndigheten har taushetsplikt etter reglene i § 12-19 så langt de passer.

### *§ 12-27. Rapporter om sikkerhetsnivået i sivil luftfart*

Luftfartsmyndigheten kan publisere generelle rapporter som har som formål å informere offentligheten om sikkerhetsnivået i sivil luftfart. Slike rapporter skal ikke inneholde referanser til enkeltpersoners navn eller adresse.

### *§ 12-28. Forbud mot tilbakekall av sertifikat*

Når luftfartsmyndigheten i medhold av §§ 12-9 og 12-20 mottar opplysninger om brudd på flyoperative eller flytekniske bestemmelser som er gitt i eller i medhold av §§ 4-1, 6-2 og 9-1 i denne lov, skal slike opplysninger ikke gi grunnlag for å tilbakekalle fra den som har gitt opplysningene, sertifikater som er utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten.

Første ledd gjelder ikke dersom de aktuelle opplysningene gjør det klart at den som har gitt opplysningene ikke oppfyller fastsatte medisinske krav, eller av andre grunner er klart uskikket til å inneha sertifikatet.

### *§ 12-29. Forbud mot bruk som bevis i straffesak*

Opplysninger luftfartsmyndigheten mottar i medhold av §§ 12-9 og 12-20 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

## **H. Forbud mot sanksjoner**

### *§ 12-30. Forbud mot sivilt søksmål*

Staten kan ikke anlegge sivilt søksmål på grunnlag av uaktsomme handlinger eller unnlaterelser under søkelsesmyndigheten eller luftfartsmyndigheten har blitt kjent med utelukkende som følge av opplysninger mottatt i medhold av §§ 12-9, 12-16 eller 12-20. Dette gjelder ikke når opplysningene som er gitt knytter seg til en luftfartsulykke, eller når den som har gitt opplysningene har opptrådt grovt uaktsomt.

### *§ 12-31. Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver*

En arbeidstaker som avgir rapport etter § 12-9 eller forklaring etter § 12-16, skal ikke som følge av dette utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiverens side. Første punktum gjelder ikke tiltak som arbeidsgiveren iverksetter med hovedformål å forbedre arbeidstakerens kvalifikasjoner.

Første ledd gjelder ikke dersom de mottatte opplysningene viser at arbeidstakeren ikke oppfyller helsemessige krav til å inneha sin stilling, eller at arbeidstakeren selv har opptrådt grovt uaktsomt i forbindelse med den rapporterte ulykken eller hendelsen. Første ledd gjelder heller ikke omstendigheter knyttet til arbeidstakeren eller dennes handlinger og unnlaterelser som er blitt kjent på annen måte enn gjennom arbeidstakerens rapportering eller forklaring som nevnt i første ledd.

## **I. Fjerning av vrakrester**

### *§ 12-32. Fjerning av vrakrester utenfor landingsplass mv.*

Dersom et havarert luftfartøy eller vrakrester eller annet fra et slikt fartøy er til hinder for den alminnelige ferdsel utenfor landingsplassen, eller på annen måte er til fare eller ulempe, kan politiet sette en frist for at eieren, og eventuelt brukeren, skal rette forholdet. Oversittes fristen, kan politiet iverksette nødvendige tiltak på eierens og brukers bekostning. Dersom eieren eller brukeren er ukjent, og det av hensyn til ferdselen eller av annen grunn er nødvendig å gjøre noe straks, kan politiet sette i verk tiltak uten at det gis noen frist.

### II

Loven trer i kraft straks.

Forskrifter gitt i medhold av de lovbestemmelsene som erstattes av loven her, gjelder også etter at loven har trådt i kraft.

### C.

### Vedtak til lov

om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk

### I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

Nytt kapittel VII skal lyde:

## **Kap. VII. Undersøkelse av trafikkuulykker mv.**

### *§ 44. Undersøkelsesmyndigheten*

Undersøkelse av visse kategorier trafikkuulykker og trafikkuhell skal skje ved den myndighet departementet bestemmer.

Undersøkellesmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer med formål å forbedre trafikksikkerheten.

Undersøkellesmyndigheten skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Undersøkelsen skal foregå uavhengig av annen etterforskning eller undersøkelse.

Departementet kan gi utfyllende forskrift om undersøkellesmyndighetens arbeid.

#### *§ 45. Varsling av trafikkulykker mv.*

Politiet og Statens vegvesen skal varsle undersøkellesmyndigheten om nærmere angitte trafikkulykker og trafikkuhell i henhold til forskrift fastsatt av departementet.

#### *§ 46. Sikring av bevis mv.*

Undersøkellesmyndigheten har rett til å benytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse kjøretøy og vrakrester. Den skal videre gis tilgang til dokumenter, resultater fra andre undersøkelser i forbindelse med trafikkulykken eller trafikkuhellet, herunder av personer som var involvert, og obduksjon av dødsofre, samt øvrige ting i den utstrekning det er nødvendig for å kunne utføre sin oppgave. Undersøkellesmyndigheten kan kreve gjennomført utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse etter § 22a. Om nødvendig kan undersøkellesmyndigheten kreve bistand fra politiet.

#### *§ 47. Forklaringsplikt til undersøkellesmyndigheten mv.*

Enhver plikter på forlangende og uten hensyn til taushetsplikt å gi undersøkellesmyndigheten de opplysninger han eller hun har om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen.

Undersøkellesmyndigheten kan kreve bevisopptak utenfor rettssak etter reglene i tvistemålsloven kapittel 20, uten hensyn til de vilkår som etter tvistemålsloven § 267 ellers gjelder for adgangen til å kreve bevisopptak.

#### *§ 48. Taushetsplikt*

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkellesmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid. Forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til trafikkulykken eller trafikkuhellet.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er fremkommet under forklaring for undersøkellesmyndigheten etter § 47, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til trafikkulykken eller trafikkuhellet.

Taushetsplikt som nevnt i annet og tredje ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, dersom opplysningene har statistisk form, eller dersom de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

#### *§ 49. Forbud mot bruk som bevis i straffesak*

Opplysninger undersøkellesmyndigheten mottar i medhold av § 47 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

#### *§ 50. Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver*

En arbeidstaker som avgir forklaring etter § 47, skal ikke som følge av dette utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiverens side. Første punktum gjelder ikke tiltak som arbeidsgiveren iverksetter med hovedformål å forbedre arbeidstakerens kvalifikasjoner.

Første ledd gjelder ikke dersom de mottatte opplysningene viser at arbeidstakeren ikke oppfyller helsemessige krav til å inneha sin stilling, eller at arbeidstakeren selv har opptrådt grovt uaktsomt i forbindelse med ulykken eller uhellet. Første ledd gjelder heller ikke omstendigheter knyttet til arbeidstakeren eller dennes handlinger og unnløtelser som er blitt kjent på annen måte enn gjennom arbeidstakerens forklaring etter § 47.

#### *§ 51. Undersøkellesrapporter mv.*

Departementet kan gi nærmere forskrift om i hvilke tilfeller undersøkellesmyndigheten skal utarbeide rapport, hvordan rapportene skal utformes, og om saksbehandlingen mv.

Undersøkellesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

Nåværende kapittel VII blir nytt kapittel VIII.

II

Nåværende § 44 blir ny § 52.

Loven trer i kraft fra den tid departementet bestemmer.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 10. mai 2005

**Petter Løvik**  
leder

**Bjergulv Froyn**  
ordfører