

Dokument nr. 8:59

(1999-2000)

Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren

Til Stortinget

Innledning

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er den eneste og faste ulykkeskommisjonen i Norge med profesjonelle etterforskere med høy kompetanse og lang erfaring.

HSL skal finne årsakene til ulykker og hendelser, samt gi tilrådinger som forslag om endringer av prosedyrer eller innføring av bedre utstyr til myndigheter og flyselskaper, for derved å hindre at liknende hendelser skjer igjen.

Det kan imidlertid nevnes at Statens vegvesen har på eget initiativ nedsatt en egen undersøkelseskommisjoner i 10 fylker, noe som er et eget prosjekt. Innenfor det enkelte fylke ser en på tilnærmet like ulykker. (Et fylke alle ulykker med sykkel, et annet alle ulykker til tunge kjøretøy, etc.) På denne måten får de kjennskap fra alle ulykker og ikke bare ulykker av mer omfattende karakter.

Kort om organiseringen i andre land

Felles ulykkeskommisjoner er etablert i flere land, men kommisjonene i USA, Canada, Sverige og Finland er de land som oftest fremheves. Stort sett er disse bygd opp under samme lest, men det er to vesentlige forskjeller i måten de er organisert og arbeider på. I USA har kommisjonen anledning til å gi anbefalinger, pålegg for å øke sikkerheten, samt at man i Skandinavia også kan undersøke militære ulykker.

USA

The National Transportation Safety Board (NTSB) er en uavhengig granskningskommisjon, etablert i 1967. Fra 1975 ble NTSB fristilt i forhold til Samferdselsdepartementet (DOT).

Granskningskommisjonen oppnevnes av presidenten for en fem års periode.

NTSB skal etterforske og finne årsaken til ulykker i all transport, samt foreslå tiltak for å bedre sikkerheten. Det er 400 ansatte fordelt på ulike kontorer. Blant annet har de egne kontor/avdelinger for fly, jernbane, veg, sjøfart, rørledninger og andre skadelige materialer. Kommisjonen rykker ut ved ulykker og har kontinuerlig vaktssystem.

Den amerikanske granskningskommisjonen arbeider sammen med utvalgte grupper som har spesial eller teknisk kunnskap på et spesielt område.

Dertil har NTSB ansvar for:

- Pårørende ved ulykker sammen med lokal myndighet.
- Sette fram forslag om tiltak som kan bedre sikkerheten.
- Oppsyn med bestemmelser ved transport.
- Klageinstans for ansatte som har mistet, eller står i fare for å miste sin lisens, dette gjelder spesielt fly.

Sverige

Statens Havarikommisjon (SHK) ble etablert i 1978 for å undersøke både sivile og militære flyulykker. I 1990 ble loven endret slik at den omfatter større ulykker uansett om de inntreffer på land, sjø eller i luften. Uavhengig av området ulykken inntreffer i omfattes de av samme utredningskrav.

Den svenske havarikommisjonen er underlagt næringsdepartementet og ledes av en generaldirektør som er ansatt for 6 år.

Loven som regulerer kommisjonens arbeid og virksomhet krever at generaldirektøren og minst en av utrederne skal ha vært ordinære dommere. I tillegg skal det finnes ulykkesutredere med sakkunnskap både operativt og teknisk innenfor fly og sjø, samt at det skal eksistere sakkunnskap om beskyttelse av befolkningen og redningstjenesten og allmenn teknisk kunnskap.

Statens Havarikommisjon (SHK)

- skal kartlegge hendelsesforløp og årsak til ulykker
- vurdere innsatsen til samfunnets redningstjeneste
- skal ensidig arbeide for å bedre sikkerheten
- tar ikke selv stilling til spørsmål om ansvar eller erstatning
- engasjerer eksperter ved ulykker

Tilsynsmyndighetene innenfor luft, sjø, forsvar og jernbane er opprettholdt og ved ulykker skal disse

etterforskes av den respektive tilsynsmyndighet. Hvis tilsynsmyndigheten på en eller annen måte kan være involvert eller på annen måte trekkes inn i ansvarsforholdet omkring ulykken, skal utredningen/granskningen overtas av havarikommisjonen. Når det gjelder flyulykker så er reglene for at havarikommisjonen skal tre inn regulert annerledes der enn ved andre ulykker.

Ifølge havarikommisjonen er det årlig siden 1990 blitt gransket mellom 50-100 flyulykker og 10-25 andre ulykker. Typer ulykker som nevnes som aktuelle, utover luftfart, sjøulykker, jernbane, er ulykker på grunn av brann, gruvedrift, dykk vegtrafikk, kjemi, kjernekraft og medisinteknikk.

Når det gjelder trafikkulykker tar ikke ulykkeskommisjonen opp dette generelt, selv om det er flere enn 5 som er skadet eller omkommet. Dette er overlatt til politiet. Men hvis det er trafikkulykker, og de som er involvert har løst billett i et offentlig kommunikasjonsmiddel kan ulykkeskommisjonen engasjeres.

Finland

Den finske landsomfattende ulykkeskommisjonen, Centralen för undersökning av olykor, er blitt etablert i nyere tid. Forløperen var en kommisjon der man gransket kun større ulykker. Den finske ulykkeskommisjonen er organisert og arbeider etter samme mønster som det svenske.

Ifølge virksomhetsplanen heter det seg at de skal undersøke alle store ulykker, innen landets grenser, uavhengig av ulykkestyper, samt alle ulykker innen luftfart, sjøfart og sportrafikk. Hensikten med undersøkelsene er å øke den allmenne sikkerhet og forebygge ulykker. Der det er ulykkesforløpet, årsak og følger som granskes.

Centralen opprettholder beredskap for å innlede undersøkelser

- utvikle metoder
- utdanne personell
- sette opp retningslinjer
- publisere rapporter

Det kan videre nevnes at det finske ulykkeskommisjonen er underlagt Justisdepartementet.

Konklusjon

Norge har i den senere tid opplevd to store og meget tragiske ulykker, først Sleipnerulykken og deretter jernbaneulykken på Rørosbanen. I forbindelse med de nevnte ulykker, og da spesielt jernbaneulykken på Rørosbanen, har det blitt nedsatt flere ulykkeskommisjoner bestående av forskjellige offentlige instanser.

Forslagsstillerne har fulgt med i det som har skjedd etter havariet med hurtigbåten «Sleipner» og vårt inntrykk er at etterforskningen av denne tragiske hendelsen bærer preg av å foregå på medias premiser, og at den kan synes noe ustrukturert. Det har også kommet frem at det ikke finnes noe organ tilsvarende Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) for sjø-, bane- og vegtransport. Dette har medført at undersøkelser blir utført av personer med liten eller ingen erfaring på området.

På den bakgrunn vil det derfor være å foretrekke at det opprettes et felles organ for å undersøke hendelsesforløpet som leder til ulykker. Mønstrer for en slik organisasjon kan hentes fra USA hvor The National Transportation Safety Board (NTSB) er ansvarlig for å undersøke ulykker og hendelser for hele transport sektoren.

En felles undersøkelseskommisjon kan dannes ved å styrke den eksisterende HSL med nødvendig teknisk og operativ kompetanse fra de andre transportområdene, samt at det etableres en mindre, men fast administrasjon.

En kommisjon tilsvarende The National Transportation Safety Board (NTSB) i Norge vil både lede til en grundigere etterforskning, og kunne føre erfaringer fra ett område til et annet. Det viser seg stadig at mange ulykker har kompliserte årsaksforhold, hvor menneskelige faktorer ofte spiller en stor rolle. Det kan også være mye eller mange av de samme årsaker og derfor ventes kommisjonens kompetanse å komme flere sektorer til gode.

Den spisskompetanse Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) allerede har på dette området og Havarikommisjonen for Sivil Luftfarts (HSL) metodikk ved undersøkelser kan gjennom en slik felles kommisjon komme hele transportsektoren til gode. Derved kan man oppnå en sikrere transport av mennesker og gods i Norge.

I etterkant av de to nevnte og meget tragiske ulykene er det avdekket åpenbare mangler på standarder for sjø og jernbane hvis man sammenligner med hva som er gjeldende for luftfart.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, og at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med alternative løsninger når det gjelder organisering og arbeidsområder.