

# HØYRINGSNOTAT OM FRAMLEGG TIL ENDRING I TAUBANELOVEN OG TIVOLILOVEN

1. Innleiing og samanfatning .....	2
2. Samferdselsdepartementets vurdering av behovet for lovendring.....	3
2.1. Omsyn bak lovframlegget .....	3
2.2. Innretning av undersøkingsarbeidet .....	4
3. Tiltak for at undersøkingsmyndigheita skal få flest mogleg opplysningar om ulykka eller hendinga ..	5
3.1. Generelt.....	5
3.2. Heimel til å innhente opplysningar frå teletilbydarar .....	6
4. Økonomiske og administrative konsekvensar .....	6
5. Merknader til dei enkelte føresegnene .....	7

## 1. Innleiing og samanfating

Samferdselsdepartementet legg fram forslag om endringar i taubaneloven og tivoliloven (lov om fornøyelsesinnretningar) som skal skipe ein profesjonell og tillitsskapande ordning for undersøkingar av ulykker og hendingar på taubane- og tivoliområdet. Etter framlegget vil Statens havarikommisjon (SHK) få mynde til å undersøke ulykker og hendingar på områda til taubaneloven og tivoliloven.

Formålet med lovframlegget er å gjere taubaner og fornøyelsesinnretningar tryggare gjennom undersøkingar av ulykker og alvorlege hendingar.

Det blir i dag gjort i svært avgrensa omfang tryggingmessige undersøkingar av ulykker og hendingar innan tivoli- og taubaneområda. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og hendingar innan luftfart, jernbane, vegtrafikk, sjøfart og forsvaret, men har i dag ikkje mynde til å undersøke ulykker og hendingar innan tivoli- og taubaneområdet. Det ligg til verksemdene sjølv å gjennomføre undersøkingar, om det ikkje blir sett i gang ad hoc-undersøkingar av det offentlege. Regulering, organisering og gjennomføring av granskingsarbeidet er ikkje forankra i eit system på same måte som for transportgreinene og forsvaret, og det er grunn til å anta at tryggingssforhold ikkje alltid blir tilfredsstillande undersøkt.

Føresegna om undersøkingsmyndigheita vil etter framlegget takast inn i nytt kapittel 5 A i taubaneloven og tivoliloven, og dei svarar i stor grad til føresegna i jernbaneundersøkelsesloven om Statens havarikommisjon som undersøkingsmyndigheit. Føresegna byggjer dermed på ei kjend og veletablert systematikk og metodikk. Kapitlet får overskrifta "Om undersøkelsesmyndigheten" og som det kjem fram av overskrifta retter føresegna seg først og fremst mot Statens havarikommisjons rolle og oppgåver som undersøkingsmyndigheit.

For verksemdene inneber lovframlegget først og fremst ei plikt til å varsle og rapportere om ulykker og hendingar til undersøkingsmyndigheita, i tillegg til tilsynsmyndigheita slik dei skal i dag. Verksemdene pliktar å gi undersøkingsmyndigheita alle opplysningar som kan vere relevante for undersøkinga. Vidare må verksemdene vere merksame på at dei ikkje må fjerne eller røre gjenstandar eller spor frå ulykka.

Undersøkingsmyndigheita skal ikkje vurdere skuld, og det er viktig at aktørane kan forklare seg utan at det skal få strafferettslege eller andre konsekvensar, sjå meir om dette i punkt 3. Det skjer inga overføring av oppgåver frå tilsynsmyndigheita til undersøkingsmyndigheita, og det skjer inga endring i tilsynsmyndigheita si rolle. Oppgåva til undersøkingsmyndigheita er å førebyggje og hindre ulykker, og tilsette i undersøkingsmyndigheita får ei streng tieplikt som skal ta vare på interessene til aktørane.

At Statens havarikommisjon etter framlegget blir gitt mynde til å undersøke ulykker og hendingar på taubane- og tivoliområdet kan ventast å føre til ei betre og jamnare kvalitet på undersøkingane. Dette vil føre til ei synleg betring samanlikna med dagens ordning, der

undersøkingar har vore utførte i tillegg til andre arbeidsoppgåver. Undersøkningsmyndigheita blir sikra fagleg sjølvstende i lovforslaget.

## 2. Samferdselsdepartementets vurdering av behovet for lovendring

### 2.1. Omsyn bak lovframlegget

Det er fleire omsyn som ligg bak framlegget om å gi Statens havarikommisjon kompetanse til å undersøke ulykker på taubane- og tivoliområda.

Først og fremst er det ønskeleg å forbetre trygginga innan taubaner og fornøyelsesinnretningar gjennom undersøkingar av ulykker og alvorlege hendingar. Det ulykkesførebyggjande tryggingsarbeidet skal dermed bidra til å oppnå det overordna formålet i lovene om at det skal vere trygt å bruke taubaneanlegg og fornøyingsinnretningar. Tryggingsnivået blir betre når ein finn fram til dei underliggende årsakene bak ei ulykke eller alvorleg hending, slik at liknande hendingar kan førebyggjast for framtida.

Med utgangspunkt i prinsippet om «open rapporteringskultur» er formålet vidare å legge til rette for deling av viktig informasjon relatert til trygging. Tanken er at alle fakta om hendingsgangen skal på bordet. For at det førebyggjande tryggingsarbeidet skal vere reelt, må ein òg avdekke menneskelege feil. Skal dette la seg gjennomføre, må det vere ein tilstrekkeleg god vilje til å rapportere om hendingar. Dette har ein fått til i jernbanesektoren ved at involverte personar etter lova har ein forklaringsplikt, kombinert med spesialtilpassa reglar for teieplikt og eit vern mot sanksjonar.

Det er òg eit ønske frå både tilsynsmyndigheita og undersøkningsmyndigheita om å profesjonalisere granskingsarbeidet retta mot trygging innan begge områda. Tryggingsmessige undersøkingar i regi av Statens havarikommisjon er basert på den lange erfaringa, kunnskap og metodikk som allereie finst i undersøkningsmyndigheita. Dette vil medføre utstrekt kontakt med aktørane både før og etter ei ulykke eller hending, for å sikre aktørane eigarskap for resultatane av undersøkingane.

Statens havarikommisjon har i tillegg opparbeidd god erfaring med samhandling med Statens jernbanetilsyn, Politiet og Arbeidstilsynet. Undersøkningsmyndigheita gjennomfører i dag undersøkingar av ulykker og hendingar innan luftfart, jernbane, vegtrafikk, sjøfart og forsvaret. Resultatane av desse undersøkingane har medført både eit høgare tryggingsfokus blant aktørane i det førebyggjande tryggingsarbeidet, tetting av tryggingsbrester etter ulykker og proaktivitet hos aktørane ved undersøkingar av hendingar.

Vidare er tiltak som skal sikre at undersøkningsmyndigheita mottar relevante opplysningar om ulykka eller hendinga som har funnen stad, sentralt i arbeidet med å finne fram til dei bakanforliggende årsakene bak ulykka eller hendinga.

Det er i tillegg verd å merke seg at fleire andre europeiske land har tilsvarande institusjonar som Statens havarikommisjon med oppgåver innan gransking av ulykker på taubaner og kabelbaner, m.a. Frankrike, Portugal, Sveits, Tsjekkia, Italia, Austerrike, Nederland, Sverige og Finland.

Tenester og innretningar som er regulerte av taubaneloven og tivoli- og taubaneområdelovene er mangearta og tidvis risikofylt. Dei blir nytta både av barn og vaksne. I periodar kan bruken vere særskilt omfattande, noko som kan resultere i uønskte hendingar. Samfunnet har ei klar forventning om at verksemdene sørger for å vareta trygginga på ein god måte.

Eit velfungerande system prega av profesjonalitet i alle ledd må vere grunnmuren i det ulykkesførebyggjande arbeidet. Dette krev kontinuerleg innsats og bygging av tillit mellom myndigheiter og aktørar over tid. Undersøkningsmyndigheita vil her gi avgjerande erfaringslæring for vidare førebygging av ulykker og hendingar, og dermed sørge for ei kontinuerleg betring av tryggleiken.

I dag blir det i svært avgrensa omfang gjort tryggingmessige undersøkingar av ulykker og hendingar innan tivoli- og taubaneområda. Regulering, organisering og gjennomføring av granskingsarbeidet er ikkje satt i eit tilsvarande system som for transportgreinene og Forsvaret, og det er derfor grunn til å anta at tryggingforholda ikkje blir tilfredsstillande undersøkt.

## 2.2. Innretning av undersøkningsarbeidet

Departementet har gått gjennom oppgåvene til dei ulike aktørane i undersøkningsarbeidet og den organisatoriske forankringa av dette. Rolla til undersøkningsmyndigheita, og krav til kapasitet og kompetanse, har vore del av dette arbeidet. Det same gjeld generelle rutinar for varsling og rapportering av ulykker og hendingar.

Statens havarikommisjon har gjennom mange år gjennomført tryggingundersøkingar innan dei ulike transportformene. Frå 1. juli 2020 tok havarikommisjonen i tillegg over ansvaret for å gjennomføre tilsvarande undersøkingar innan forsvarssektoren. Tryggingundersøkingane bygger på ein anerkjent metodikk som avklarar og klargjer hendingsgangen, operative- og tekniske faktorar som spelte inn på ulykkes- eller hendingsgangen, organisasjons- og leiingsfaktorar og til sist andre rammefaktorar som prosedyrar, regelverk, lovverk osv. Statens havarikommisjon har opparbeidd god tillit blant aktørane og i samfunnet gjennom det store talet gjennomførte tryggingundersøkingar. Omdømmet er godt, og undersøkningsmyndigheita arbeider jamt for at kvaliteten skal halde seg på eit høgt nivå.

Det må takast omsyn til eventuelle pårørande og deira behov i ei undersøking. Deira involvering er i dag regulert i sektorlovene. Departementet si erfaring er at desse lovene balanserer omsynet til dei pårørande og arbeidet til undersøkningsmyndigheita på ein god måte. Både dei involverte og pårørande sine rettar og offentleggjering av rapportane frå undersøkningsmyndigheita, bør difor følge same praksis som for dagens undersøkingar innan dei ulike transportformene.

Undersøkingane må evne å avdekke manglane i tryggleiken, og desse bør tas inn i ein rapport som kan bli publisert. Undersøkingane må dessutan munne ut i eigne tilrådingar, og det må

etablerast eit system som følger opp desse. Dette stiller krav til tilsynsmyndigheita i den etterfølgande saksbehandlinga og oppfølginga.

Det er og viktig å avklare forholdet til politi, påtalemakt og andre offentlege myndigheiter nærare. Det er derfor behov for ein reindyrking av undersøkingsarbeidet sitt formål om forebygging av ulykker. Dette inneber at det må opprettast tettare skott mot myndigheiter med andre formål enn ulykkesforebygging. Dette inneber at undersøkingsmyndigheita følgjer same prinsipp som dagens praksis innan transport, og dessutan at undersøkingsmyndigheita vidarefører den strenge teieplikta si.

### 3. Tiltak for at undersøkingsmyndigheita skal få flest mogleg opplysningar om ulykka eller hendinga

#### 3.1. Generelt

Eit sentralt aspekt som talar for å gi Statens havarikommisjon kompetanse til å granske ulykker på områda som er regulert av taubaneloven og tivoli-lova, er at dette gir insentiv for at dei involverte skal forklare seg ope til ein undersøkingsmyndigheit utan at dei treng å frykte at det skal få t.d. strafferettslege konsekvensar.

I tråd med vernet mot sjølvinkriminering er det ingen forklaringsplikt etter dagens regelverk. Frykta for å bli møtt med strafferettslege eller andre sanksjonar viss ein forklarar seg om eigne feil, kan medføre at enkelte i dag vel å tie. Dette er uheldig fordi hovudformålet med granskingsarbeidet ikkje er å plassere skuld, men å forebyggje og hindre ulykker i framtida.

Innan transportsektorane har ein løyst problemet ved å stille opp ein generell forklaringsplikt, kombinert med reglar som sikrar at desse opplysningane seinare kan brukast som grunnlag for sanksjonar mot den som forklarar seg. Dette er kombinert med ei streng teieplikt for undersøkingsmyndigheita. På den måten er forholda lagt til rette for at undersøkingsmyndigheita får mest mogleg informasjon om ulykker og hendingar som har funne stad, og dermed kan gi best moglege tilrådingar for å hindre liknande ulykker eller hendingar i framtida.

Der det er mistanke om at ulykka eller hendinga kjem av regelbrot, er det opp til politiet eller andre instansar å gjera sjølvstendig etterforsking. Dette inneber at det ikkje vil skje ei samanblanding mellom strafferettsleg etterforsking og undersøkingar med ulykkesforebyggjande formål.

Departementet finn det føremålstenleg å bruke dei same ordningane for forklaring og innhenting av informasjon som det som allereie gjeld for Statens havarikommisjon for undersøkingar etter dei ulike sektorlovene, også når havarikommisjonen skal drive undersøkingar etter ulykker på taubaner og fornøylesinnretningar i tråd med framlegget.

Departementet legg difor fram eigne føresegner i taubaneloven og tivoli-loven om forklaringsplikt, kombinert med reglar om at desse opplysningane ikkje seinare kan brukast til

andre føremål og teieplikt. Desse føresegna er utferda etter modell av det som gjeld etter jernbaneundersøkningsloven.

### 3.2. Heimel til å innhente opplysningar frå teletilbydarar

For at Statens havarikommisjon skal få all nødvendig informasjon om ulykker og hendingar, er det viktig at undersøkingsmyndigheita blir gitt tilgang til opplysningar som er lagra hos tilbydarar av teletenester. Samferdselsdepartementet arbeider med eit framlegg til føresegner som klargjer Staten havarikommisjons tilgang til opplysningar frå teletilbydarar og havarikommisjonen si bruk og handtering av mottekne opplysningar. Det kan ventast at lovframlegget blir sendt på høyring om kort tid. Det vil m.a. bli lagt fram ei føresegn i ekomloven § 2-9 som gjer det klart at teieplikta ikkje er til hinder for at teletilbydarar gir lagra ekomopplysningar til Statens havarikommisjon når havarikommisjonen treng det i sitt undersøkingsarbeid. I same høyring vil departementet òg legge fram presiseringar i reglane om teieplikt og forbod mot bruk som bevis i rettsaker.

For at Statens havarikommisjon skal få tilgang til teledata på taubane- og tivoliområda når ekomloven blir endra, foreslår departementet at føresegna om teieplikt for Statens havarikommisjon blir gjord klarare som tenkt for dei andre sektorlovene. Departementet legg til grunn at det ikkje er tilsikta vesentlege reelle innhaldsmessige endringar. Målet er først og fremst å klargjere grensa for teieplikta etter gjeldande reglar.

Departementet foreslår difor ei føresegn som forbyr at opplysningar som Statenshavarikommisjon mottar, blir brukt som bevis i ei seinare straffesak mot den som har gitt opplysningane, tilsvarande gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 22. Departementet foreslår at det absolutte bevisforbodet blir utvida til også å omfatte all bruk av opplysningar motteke frå teletilbydarar med heimel i ekomloven § 2-9, slik føresegna er tenkt å bli endra.

## 4. Økonomiske og administrative konsekvensar

Tilføring av oppgåvene med å undersøke ulykker og hendingar ved taubaner eller fornøyelsesinnretningar krev inga omorganisering av undersøkingsmyndigheita. Desse oppgåvene vil integrerast i den allereie eksisterande organisasjonen i Statens havarikommisjon og vil i heilskap bli lagt til ei av transportavdelingane.

Fram til i dag har ikkje ulykker og alvorlege hendingar vore undersøkt innanfor ein slik ordning som no blir foreslått. Det finst følgeleg ikkje erfaringsdata for kor mange undersøkingar som eksempelvis operatørar har gjort i eigen regi, eller ved hjelp av andre fagmiljø. Statens jernbanetilsyn og Statens havarikommisjon meiner at talet er i eit slikt omfang at det er behov for få nye ressursar.

Statens havarikommisjon har gjennomført ei kostnadsutrekning for å talfeste tilførselen av desse oppgåvene. I utrekninga har det vore lagt til grunn at det vil vere nødvendig å opprette eitt årsverk for å dekke rolla som undersøkingsmyndigheit, og at denne vil vere på havariinspektør-nivå. Totalkostnaden per år er rekna til 1,1 mill. kroner som inkluderer lønn,

arbeidsgivaravgift og pensjon. Andre kostnader i samband med utvidinga av verksemda blir dekt innanfor budsjettet til Statens havarikommisjon.

Forslaget vil ikkje få andre administrative konsekvensar for Statens havarikommisjon, då drifta vil baserast på bruk av allereie eksisterande og tilgjengelege støttestrukturar i havarikommisjonen, slik som IT-system, arkiv, osb.

For aktørane innanfor høvesvis taubane- og tivolisektoren vil framlegget først og fremst få konsekvensar i fall det skjer ei ulykke eller alvorleg hending som løyser ut varslings- og rapporteringsplikta til undersøkingsmyndigheita. Samstundes gjeld det allereie i dag ei varslings- og rapporteringsplikt for aktørane til Statens jernbanetilsyn, og aktørane kan truleg nytte sine allereie etablerte varslingsrutinar. I fall ei undersøking startar opp, må verksemda gi undersøkingsmyndigheita alle relevante opplysningar, i tråd med framlegget. Dette kan, avhengig av omstenda, vere noko ressurskrevjande. Undersøkingsmyndigheita skal avslutte undersøkingane så snart som mogleg, men undersøkingane som blir sett i gang kan likevel føre til at verksemda ikkje kan starte opp drifta like raskt som tidlegare. Men under føresetnad at framlegget vil kunne føre til styrka tillit frå publikum og brukarar, vil lovframlegget gi positive verknader for dei involverte verksemdene i bransjane. For samfunnet ligg det innsparingar i eit styrka tryggingnivå som på sikt kan gi færre ulykker. Dette er krevjande å talfeste, men ein bør kunne legge til grunn at det vil gje positive gevinstar at Statens havarikommisjon blir gitt mynde til å undersøke ulykker og hendingar på taubane- og tivoliområdet.

## 5. Merknader til dei enkelte føresegnene

### **Taubaneloven og tivoli- og tivoliloven:**

#### *Til § 1:*

Formålet i lova blir utvida ved at andre ledd fastslår at loven skal bidra til auka tryggleik og førebygging av ulykker.

#### *Til § 4 andre ledd bokstav n:*

Føresegna liknar eksisterande ordlyd i jernbaneundersøkelsesloven § 3 femte ledd, men i jernbaneundersøkelsesloven blir ordet "arbeid" brukt i staden for "oppgaver og kompetanse". Det er og presisert at forskriftsheimelen omfattar reglar om varslings- og rapportering til og frå undersøkingsmyndigheita.

#### *Til § 9:*

Første ledd blir endra slik at også undersøkingsmyndigheita blir varsla om ulykker og hendingar, i tillegg til politiet. Den nye ordlyden i andre ledd inneber at det er undersøkingsmyndigheita, og ikkje verksemda, som pliktar å varsle tilsynsmyndigheita. Årsaka til at verksemda ikkje lenger pliktar å varsle tilsynsmyndigheita er at tilsynsmyndigheita ikkje har oppgåver i akuttfasen, og kan vente til undersøkingsmyndigheita varslar på et seinare tidspunkt. Jernbaneundersøkelsesloven har eit tilsvarande system der det

er undersøkingsmyndigheita som varslar tilsynsmyndigheita, etter alvorlege jernbanehendingar.

*Til § 10:*

Føresegna blir endra slik at verksemda skal rapportere til både tilsynsmyndigheita og undersøkingsmyndigheita.

*Til § 11:*

For at Statens havarikommisjon skal kunne oversende teiepliktige opplysningar til tilsynsmyndigheita, må det gå fram av loven at "enhver som utfører arbeid eller tjeneste for tilsynsmyndigheten" har teieplikt for desse.

*Til § 11 a:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 8 a. Teieplikta gjeld kun verksemdar som er underlagd offentleglovas verkeområde, og må sjåast i samanheng med plikta som offentlege organ har til å gi innsyn i offentlege dokument. Ved å pålegge desse verksemdene ei teieplikt for opplysningar dei får kjennskap til i samanheng med innrapportering og undersøkingar av ulykker og hendingar, vil verksemdene kunne unnta opplysningane frå offentlegheit med heimel i offentleglova § 13. Ei slik føresegn må takast inn i taubaneloven fordi Forsvaret har fleire taubaner. Vidare er føresegna nødvendig i tivoli-loven, fordi fleire kommunar har driftsløyve for fornøylesinnretningar.

*Til § 23 a:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 3.

*Til § 23 b:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 4.

*Til § 23 c:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 10, men ordlyden "skal undersøke" blir endra til "undersøker". Fordi undersøkingsmyndigheita på taubane og tivoliområda ikkje er underlagt same undersøkingsregime som for jernbane, ønsker Statens havarikommisjon å ha ein større fleksibilitet og moglegheit til å velje undersøkingar ut frå forventna tryggingmessig læring slik det er regulert på veg, sjå vegtrafikkloven kap. VII om undersøkingar av trafikkulykker. For jernbane er det jernbaneundersøkelsesloven og jernbaneundersøkelsesforskriften som definerer kva saker Statens havarikommisjon skal undersøke.

*Til § 23 d:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 11, og det er ikkje tiltenkt innhaldsmessige endringar.

*Til § 23 e:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 12, men ordlyden "vrakrester" er bytt ut med "gjenstander". Det generelle ordet «gjenstander» er meint å dekke alle objekt på ein ulykkesstad, i tillegg til delar og komponentar tilknytt infrastrukturen på taubane- og tivoliområda, som ikkje nødvendigvis geografisk er på same stad som ulykkesstaden.



*Til § 23 f:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 14.

*Til § 23 g:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 13. Som for § 23 e blir ordlyden "vrakrester" i jernbaneundersøkelsesloven foreslått bytt ut med "gjenstander".

*Til § 23 h:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 15.

*Til § 23 i:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 16 første ledd.

*Til § 23 j:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 9 første ledd, men med forskjellar i nemning på systemet. Materiell på taubane- og tivoliområda kan ha ein rekke system som kontinuerleg loggar informasjon frå driftsrelaterte system, sensorar for tilstandsovervaking, og overvakingkamera som filmar relevante delar av systemet. Det er derfor behov for å gjere definisjonen av type system breiare og meir generell.

*Til § 23 k:*

Som forklart i punkt 3.2 er det planlagt eit nytt lovframlegg om Statens havarikommisjons tilgang til opplysningar frå teletilbydarar og havarikommisjonens bruk og handtering av mottekne opplysningar. Føresegna om teieplikt er planlagt å erstatte noverande § 17 i jernbaneundersøkelsesloven og teiepliktføresegna i anna sektorlovgjeving som gir SHK undersøkingsmyndigheit. For å sikre at taubaneloven og tivoliiloven i størst mogleg grad samsvarar med jernbaneundersøkelsesloven foreslår departementet at teiepliktføresegna i § 23 k ser ut slik den vil sjå ut i jernbaneundersøkelsesloven. Føresegna om teieplikt er ny, men formålet er i hovudsak å klargjere grensa mellom teiepliktige og ikkje teiepliktige opplysningar i gjeldande § 17 i jernbaneundersøkelsesloven.

I dette høyringsnotatet vil hovuddraga i føresegna bli forklart. Oppbygginga av føresegna vil forklarast meir utfyllande i det kommande høyringsnotatet, og departementet vil ta omsyn til eventuelle høyringsmerknader til den kommande høyringa.

Andre ledd regulerer teieplikta for undersøkingsarbeidet. Første ledd gjeld teieplikta for alt anna arbeid, typisk for administrasjonen og drifta av SHK. Tredje ledd gjer klart at brot på føresegn om teieplikt i spesiallovgivinga er straffbar etter den generelle føresegna i straffeloven § 209

Etter andre ledd første punktum er alle opplysningar som finst hos SHK i samband med undersøking av ulykker og hendingar underlagt ei absolutt teieplikt, med unntak av andre ledd andre punktum nr. 1 til 8.

Andre ledd nr. 1 gjeld bruk av opplysningar i undersøkingsrapportar. Utforminga, offentleggjinga og oppfølginga av undersøkingsrapporten er hovudformålet med dei fleste undersøkingar, og det må vera mogleg å gje att innsamla opplysningar i rapporten. Ulykker og

hendingar er av så ulike karakter at det må gjerast ei skjønnsmessig vurdering av kva rapporten skal innhalda. Derfor inneheld nr. 1 andre punktum ei liste over tre typar opplysningar som likevel ikkje skal kunne bli tatt inn i undersøkningsrapportane (unntak frå unntaket).

Det første unntaket (bokstav a) omfattar opplysningar som avslører identiteten til personar som har gitt forklaring etter ny § 23 f i taubaneloven og tivoliloven. Formålet med dette unntaket er dels å verne dei som har plikt til å forklare seg mot sjølvinkriminering i strid med menneskerettane, og dels å auka sannsynet for at SHK får tilgang til relevante tryggingsopplysningar som SHK ikkje ville ha fått tilgang til dersom kjelda fryktar straff eller andre negative konsekvensar av å forklare seg. Det er ikkje noko krav at det i det enkelte tilfellet vil ha konkrete negative konsekvensar dersom identiteten til den som forklarar seg blir kjent.

Den neste unntaket (bokstav b) omfattar opplysningar av særleg kjenslevar eller privat art, som detaljerte opplysningar om helsa til ein person. Føresegna bygger på ein føresetnad om at det ikkje er nødvendig å opplyse nøyaktig kva helseproblem som involverte personar lir/har lide av. Det er tilstrekkeleg å slå fast at det kan ha vore ein mogleg årsaksrelasjon mellom helsa til vedkomande og ulykka eller hendinga. Sjølv om ordlyden er ein litt annan enn i forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 1 vil det vera betydeleg overlapp mellom verkeområdet for dei to føresegnene.

Nr. 1 andre punktum bokstav c omfattar opplysningar om strafferettsleg eller sivilrettsleg skuld og ansvar. Departementet meiner at det er ein fordel at dette sentrale prinsippet kjem fram av føresegna.

Nr. 1 andre punktum bokstav d inneber typisk at SHK ikkje skal uttrykke eksplisitt at ein person som har overlevd ei ulykke skal fråtakast tryggingsskrittiske oppgåver. Det å ta stilling til bruk av reglar på eit konkret tilfelle er ei tilsynsoppgåve, og ligg til tilsynsmyndigheiten eller andre sertifiserande myndar, ikkje SHK.

Nr. 1 siste setning slår fast at forboda i bokstav b til d gjeld sjølv om personane er anonymiserte. Sjølv plikta til å anonymisere i undersøkningsrapportar følgjer av ny § 23 m i taubaneloven.

Unntaket i andre ledd nr. 2 gjeld retten til å gi opplysningar til tilsynsmyndigheita. Føresegna kan sjåast på som ein modifisering av dei reglane om deling av opplysningar i forvaltninga som følgjer av forvaltningsloven. Føresegna i forvaltningsloven er endra ved lov av 18. juni 2021 nr. 127, og formålet er særleg å gjere det mogleg å dele opplysningar mellom forvaltningsorgan. Likevel gjer særlege omsyn seg gjeldande for Statens havarikommisjons forhold til andre forvaltningsorgan, og det bør vera eit særst snevert unntak frå den altomfattande teieplikta grunngitt nettopp i formålet om å verna om liv og helse. Det inneber altså ikkje ei generell plikt eller rett til å bidra til å fremme formål som andre delar av forvaltninga har.

Unntaket frå teieplikta omfattar berre opplysningar som er relevante for å belyse om den som opplysningane gjeld er klart uskikka til å inneha eit løyve. Statens havarikommisjon skal ikkje

ta endeleg stilling til om løyvet må inndragast, men må meine internt at det er eit klart sannsyn for dette. Det er viktig å merke seg at dette standpunktet ikkje skal inn i undersøkingsrapporten, jf. merknaden til nr. 1 bokstav d.

Andre ledd nr. 3 gjentar det generelle prinsippet om at den som opplysningane gjeld sjølv kan få tilgang til dei, og at den som har krav på tystnad sjølv kan samtykke til at dei blir gjorde kjent. Dette svarar til forvaltningsloven § 13 a nr. 1. Føresegna bør derfor òg tolkast som denne dersom det ikkje er klare haldepunkt for noko anna basert på omstenda i det konkrete tilfellet. Det førande omsynet er at teieplikta normalt ikkje rekk lenger enn det vedkommande som vernet er meint å omfatta sjølv meiner det er behov for. For ordens skyld er det presisert at undersøkingsmyndigheita òg kan samtykke. I så fall må det føresetjast at undersøkingsmyndigheita er sikker på at samtykket ikkje krenkjer interessene til andre.

Andre ledd nr. 4 er ein konkretisert variant av det generelle prinsippet i forvaltningsloven § 13 b nr. 3. Føresegna opnar for nødvendig deling av opplysningar internt i Statens havarikommisjon. Føresegna inneber på den eine sida at personar i havarikommisjonen som ikkje treng å få tilgang til opplysningane ikkje skal ha det, og på den andre sida at personar som ikkje er formelt tilsette i Statens havarikommisjon, men som utfører arbeid for havarikommisjonen i ei konkret sak, kan få det.

Andre ledd nr. 5 svarar til unntaket for opplysningar som har statistisk form i forvaltningsloven § 13 a nr. 2.

Andre ledd nr. 6 svarar til unntaket i forvaltningsloven § 13 a nr. 3. Føresegna omfattar det som ofte blir omtalt som "reine faktaopplysningar", som til dømes opplysningar om tidspunkt, stad, tekniske forhold, terrengformasjonar, vêrforhold, konstruksjonar, osb.

Andre ledd nr. 7 vil typisk omfatte deling av opplysningar mellom nasjonale undersøkingsmyndar som ledd i undersøkinga av ulykker som involverer føretak frå to eller fleire land. Operatørar, sertifiserande mynde eller konstruktørar kan t.d. vera frå eit anna land enn der ei ulykke har hendt. I slike tilfelle vil deling av opplysningar med einingar i andre land bygge på den same tankegangen om naudsyn som underbygger andre ledd nr. 4. Når Noreg inngår slike avtalar vil vilkåret vere at motparten har interne teiepliktføresegn som svarar til dei som kjem fram av nr. 7.

Andre ledd nr. 8 har som formål å avgrense teieplikta mot opplysningar i ein del dokument som SHK ikkje sjølv har utarbeidd eller fått utarbeidd. Erfaringa er at teieplikta blir for vidtrekkande dersom den omfattar alle opplysningar i slike "eksterne" dokument. Det dreier seg typisk om opplysningar i dokument som eksisterer heilt uavhengig av undersøkinga eller som nokon andre enn undersøkingsmyndigheita har laga i samband med undersøkinga. Desse skal som hovudregel ikkje vere teiepliktige sjølv om dei er hos Statens havarikommisjon som følge av ei undersøking.

Opplysningar i slike dokument som i utgangspunktet ikkje er teiepliktige, er likevel teiepliktige dersom dei er omfatta av ein av dei fire kategoriane i nr. 8 bokstav a til d. Dette er

nødvendig for å sikre at retten til offentlegheit som følgjer av innleiinga ikkje får utilsikta følgjar og skaper eit inkonsistent system.

Nr. 8 bokstav a gjer det klart at den typen opplysningar som er omfatta av andre ledd nr. 1 bokstav a er omfatta av teieplikt sjølv om dei finst i dokument som SHK ikkje sjølv har utarbeidd eller har fått utarbeidd. Det same gjeld den typen opplysningar som er omfatta av forvaltningsloven § 13.

Nr. 8 bokstav b slår fast at når opplysningar er underlagt strengare teieplikt etter særlov enn det som følgjer av forvaltningsloven § 13 eller avgjerdene i nr. 1 bokstav a til d, så skal den same strenge teieplikta gjelda for dei tilsette i Statens havarikommisjon. Dette er ei vidareføring av gjeldande rett, og viser typisk til teieplikt for helsepersonell, prestar og advokatar.

Nr. 8 bokstav c blir oppfatta som nødvendig for å unngå at dokument som finst hos Statens havarikommisjon blir brukt som grunnlag for sivil- eller strafferettsleg rettsforfølging. Føresegna overlèt til undersøkingsmyndigheiten sjølv å ta stilling til om eit dokument er av ein slik karakter at opplysningane er eigna til å bli brukt som grunnlag for å vurdere sivilrettsleg skuld eller ansvar. Skjønnet som SHK gjer er endeleg, og kan ikkje overprøvast av andre instansar.

Nr. 8 bokstav d omhandlar dei tilfella der SHK har fått tilgang til dokument "i tilknytning til" ei forklaring som nemnt i § 23 f, og undersøkingsmyndigheita ser på opplysningar i dokumentet som ein del av forklaringa. Føresegna inneber at dette skjønnet skal utøvast av SHK sjølv, på same måte som i bokstav c.

*Til § 23 l:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 18.

*Til § 23 m:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 19.

*Til § 23 n:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 20.

*Til § 23 o:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 21.

*Til § 23 p:*

Første punktum svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 22. Andre punktum svarar til planlagt nytt punktum i jernbaneundersøkelsesloven § 22, sjå punkt 3.2.

Andre punktum knyter seg til første punktum, som inneheld eit absolutt bevisforbod i straffesaker mot den som sjølv har gitt opplysningane. Andre punktum er sakleg avgrensa til opplysningar som blir mottatt frå teletilbydarar i medhald av planlagd ny føresegn i ekomloven § 2-9, men er ikkje avgrensa til opplysningar frå den som sjølv har gitt opplysningane til SHK. Føresegna omfattar alle typar opplysningar mottatt i medhald av ekomloven § 2-9. Den praktisk viktigaste utvidinga samanlikna med første ledd er

opplysningar i kjerneområdet til kommunikasjonsvernet, om kven som har snakka med kven, om geografisk posisjon, osb.

Andre punktum inneheld ei tilvising til planlagd ny § 2-9 fjerde ledd i ekomloven, som enno ikkje er vedtatt. Departementet gjer derfor framlegg om at ikraftsetjing av ny § 23 p andre punktum blir utsett til ny ekomlov § 2-9 fjerde ledd har trådd i kraft.

*Til taubaneloven § 29 og tivoliloven § 24:*

Føresegna svarar til gjeldande føresegn i jernbaneundersøkelsesloven § 25.