



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Adressater iflg. liste

Deres ref.

Vår ref.
12/1967

Dato
11.1.2013

Høring - Ny forskrift om offentlig undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart

1. Bakgrunn og formål

Undersøkelse av sivile luftfartsulykker og luftfartshendelser er regulert i luftfartslovens kapittel XII og i forskrift 22. januar 2002 nr. 61 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart ("undersøkelsesforskriften"). Forskriften bygger blant annet på direktiv 94/56/EF om etablering av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser i sivil luftfart ("undersøkelsesdirektivet").

Undersøkelsesdirektivet er i EU blitt erstattet av forordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF ("undersøkelsesforordningen"). Denne nye forordningen har foreløpig ikke blitt tatt inn i EØS-avtalen. Formålet med dette notatet er å presentere forslag til en forskrift som vil gjennomføre undersøkelsesforordningen i norsk rett og samtidig erstatte den gjeldene undersøkelsesforskriften.

Utkastet til ny undersøkelsesforskrift følger vedlagt.

Eventuelle merknader til forskriftsutkastet må være mottatt av Samferdselsdepartementet innen torsdag 11. april 2013.

2. Hovedinnholdet i undersøkelsesforordningen

Undersøkelsesforordningen berører først og fremst Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Luftfartstilsynet. Departementet har derfor valgt å basere sine

vurderinger av forordningsutkast og den endelige forordningen på møter med SHT og Luftfartstilsynet, som derfor også er godt kjent med innholdet i forordningen. Vi nøyer oss derfor med å gi en skjematisk oversikt over forordningens formål og innhold:

- a) Etter at undersøkelsesdirektivet ble vedtatt i 1994 har EU vedtatt flere beslektede regelverk som har endret den omkringliggende rettssituasjonen: (1) Direktiv 2003/42/EF om rapportering av hendelser i sivil luftfart som ligger til grunn for et nytt kapittel XII i luftfartsloven. (2) Forordning (EF) nr. 1321/2007 om nærmere regler for registrering i en sentral database av opplysninger om hendelser innenfor sivil luftfart, som utveksles i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF ("utvekslingsforordningen"). (3) Forordning (EF) nr. 1330/2007 om nærmere regler for videreformidling av opplysninger om hendelser innenfor sivil luftfart til berørte parter i overensstemmelse med artikkel 7 annet ledd i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF ("videreformidlingsforordningen").
- b) På grunn av endringen nevnt i bokstav a var det naturlig at EU foretok en oppdatering av undersøkelsesregleverket som var tilpasset den endrede retts-tilstanden. I tillegg kommer det at ICAO har foretatt endringer vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen som blant annet innebærer at definisjonen av flyulykker er utvidet til å omfatte ulykker med ubemannede luftfartøy. Undersøkelsesforordningen tar derfor også høyde for endringene i vedlegg 13.
- c) Da arbeidet med forordningen startet opp var opprettelse av en eller annen form for overnasjonal undersøkelsesmyndighet tema i og med at EU nå har fått overført betydelig ulykkesforebyggende kompetanse gjennom EASA-regelverket. Tanken om en overnasjonal undersøkelsesmyndighet viste seg etter hvert å være urealistisk. Den endelige forordningen etablerer i stedet et nettverk mellom de nasjonale undersøkelsesmyndighetene (artikkel 7). Dette nettverket er ikke et eget juridisk subjekt.
- d) Nettverkets formål (artikkel 7 nr. 3) er å gi råd til fellesskapsinstitusjonene; fremme deling av informasjon som kan brukes til å forbedre flysikkerheten; forbedre undersøkelsesmetodikk, undersøkelseskompetanse og undersøkelseskapasitet; bidra til å styrke arbeidet med å analysere sikkerhetstilrådninger som har relevans på EU/EØS-nivå.
- e) Den nye forordningen inneholder langt mer utviklede regler om hvordan informasjon fra undersøkelser, rapporterte opplysninger og sikkerhetstilrådninger skal deles mellom undersøkelsesmyndigheter, andre nasjonale luftfartsmyndigheter, EASA og andre berørte. Herunder er det foretatt nokså finmaskede vurderinger av hvordan hensynet til personvern, ulykkesforebygging og etterforskning av parallelle straffesaker og erstatningssaker skal veies mot hverandre.
- f) Det er gitt mer utførlige regler om oppfølgingen av sikkerhetstilrådninger.

- g) Medlemsstatene pålegges å utvikle plane for hvordan en skal ta seg av pårørende og etterlatt etter flyulykker. Flyselskapene pålegges å være i stand til å presentere en fullstendig passasjerliste senest to timer etter en flyulykke. I tillegg skal de ha en plan for blant annet psykologisk støtte til ofrene for flyulykker og deres etterlatte. Se i pkt. 5.2 nedenfor.

3. Arbeidet med å innlemme forordningen i EØS-avtalen – behov for å endre luftfartsloven.

Forordningens innhold er i all hovedsak i overensstemmelse med norsk rett. Norge har derfor ikke bedt om tilpasninger i noen av de sentrale bestemmelsene i forordningen. Derimot har EFTA-landene bedt om visse presiseringer av statusen til undersøkelsesmyndighetene i EFTA-landene som en del av det nye nettverket. Forhandlingene er foreløpig ikke avsluttet, og det er derfor for tidlig å redegjøre for detaljene i tilknytningsformen.

Det er grunn å tro at forordningen vil bli tatt inn i EØS-avtalen i løpet av våren 2013.

På to punkter har det likevel vært nødvendig å endre luftfartsloven:

- a) Definisjonen av luftfartsulykke i luftfarteloven § 12-3 første ledd har blitt utvidet til også å omfatte ulykker med ubemannede luftfartøy (droner), jf. forordningen artikkel 2 nr. 1 og den nye definisjonen av luftfartsulykke i vedlegg 13 kapittel 1 til Chicago-konvensjonen.
- b) Bestemmelsene i forordningen artikkel 11 nr. 2 bokstav d og e har gjort det nødvendig å endre (presisere) luftfartsloven § 12-15 for å klargjøre undersøkelsesmyndighetens rett til selv å kreve obduksjon og annen medisinsk undersøkelse.

Disse endringene ble gjort ved lov 10. august 2012 nr. 63.

4. Utkastet til gjennomføringsforskrift – kommentarer til de enkelte bestemmelsene

Undersøkelsesforordningen inneholder langt flere detaljerte regler enn det gamle undersøkelsesdirektivet. Kombinasjonen av dette, og det at forordninger må gjennomføres med den ordlyden de har (inkorporasjon), gjør at behovet og muligheten for supplerende nasjonale gjennomføringsbestemmelser har blitt redusert. I tillegg ble en vesentlig andel av bestemmelsene i den gjeldende undersøkelsesforordningen løftet inn i luftfartsloven kapittel XII da den ble endret i 2005, uten at forskriften samtidig ble endret.

Det vedlagte utkastet er forsøk på et kompromiss. Hovedtilnærmingen er at den bare bør inneholde bestemmelser som supplerer forordningen der vi ønsker å gå lenger enn de forpliktelsene som følger av forordningen eller der forordningen selv overlater valg

til nasjonal rett. Dersom en rendyrker denne tilnærmingen, og samtidig unnlater å gjenta prinsipper som fremgår av luftfartsloven, får forskriften en utpreget usammenhengende karakter. Det svekker leservennligheten.

Departementet har derfor valgt å gjenta enkelte prinsipper fra luftfartsloven, og å referere til bestemmelser i forordningen, for å gjøre det enklere for leseren å forstå hvilke andre regler forskriftsbestemmelsen knytter seg til.

I det følgende kommenteres de enkelte bestemmelsene i utkastet.

Til § 1 om virkeområde

Utgangspunktet er at forordningen artikkel 5 nr. 1 krever at ulykker og alvorlige hendelser med luftfartøy omfattet av EASA-forordningen (216/2008) skal undersøkes. Dermed unntas de fartøystypene som omfattet av vedlegg II til EASA-forordningen. I tillegg følger det av undersøkelsesforordningen artikkel 3 nr. 3 at den ikke omfatter ulykker og alvorlige hendelser med luftfartøy som brukes av militæret, politiet, tollvesenet og andre liknende aktiviteter, med mindre medlemsstaten bestemmer noe annet.

Utkastet innebærer at ulykker som kun involverer *militære* fartøyer som utgangspunkt faller utenfor forskriftens virkeområde. Dette er naturlig så lenge forskriften er hjemlet i den sivile delen av luftfartsloven. Departementet åpner likevel for at det kan inngås avtale mellom den sivile undersøkelsesmyndigheten (se § 3) og Forsvaret om undersøkelse av en eller flere bestemte ulykker, eller en mer generell avtale om at den sivile undersøkelsesmyndigheten skal undersøke visse kategorier av militære ulykker eller alvorlige hendelser. I dette legger det også at slike avtaler må kunne inngås både før og etter at ulykken eller hendelsen har funnet sted.

Undersøkelse av rent militære ulykker eller hendelser mangler forankring i bevilgningen til SHT. Den typen avtaler som er nevnt i foregående avsnitt forutsetter derfor enten at Forsvaret selv finansiere dem, eller at det åpnes for denne typen undersøkelser i statsbudsjettet.

Ulykker og alvorlige hendelser som gjelder luftfartøy som brukes av politiet, fartøy som brukes av tollvesenet eller andre fartøy som benyttes til ikke-militære flygninger i statlig regi skal i følge utkastet til § 4 undersøkes. Slike flygninger er ikke uttrykkelig omtalt i § 1, men er ment å være omfattet av det generelle uttrykket "sivil luftfart". Slik unngår en å gjenta tekst i § 1 og § 4. Departementet avventer høringsuttalelsene før det tar endelig stilling til om den teksten som er foreslått i § 4 i stedet bør tas inn i § 1.

Norge har ingen egen militær flysikringstjeneste. I stedet yter Avinor AS og Meteorologisk institutt de fleste av de flysikringstjenestene Forsvaret trenger i henhold til avtaler. Departementet mener det er nokså klart at ulykker og alvorlige hendelser som kan henge sammen med disse tjenesteytelsene bør være gjenstand for undersøkelse på lik linje med "rene" sivile ulykker og hendelser. Undersøkelses-

myndigheten vil måtte foreta en innledende vurdering av om dette er, eller kan være, tilfellet. Det vil kunne kreve at denne innledende vurderingen foretas for flere ulykker eller hendelser enn de som til slutt underlegges en full undersøkelse.

Til § 2 om gjennomføring av undersøkelsesforordningen

Bestemmelsen gjør forordningen til norsk rett. Som nevnt i punkt 3 har EFTA-landene bedt om presiseringer av måten undersøkelsesmyndighetene i EFTA-landene skal delta i nettverket på. Inntil videre deltar SHT på uformell basis. EU-kommisjonen har anbefalt ledelsen for nettverket (som er selvstendig) å la Norge delta i nettverket mens forhandlingene pågår. Etter det departementet forstår, har SHT fått lov til å delta på en tilfredsstillende måte.

Til § 3 om hvem som er undersøkelsesmyndighet

Luftfartsloven bruker betegnelsen "undersøkelsesmyndighet" på det som i forordningen omtales som "myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser" (artikkel 4 nr.1). *Første ledd* i bestemmelsen gjør det klart at betegnelsen "undersøkelsesmyndighet" fortsatt skal være den norske fagtermen, og at det er Statens havarikommisjon for transport (SHT) som skal inneha denne rollen også etter at forskriften trer i kraft.

Andre ledd i bestemmelsen er strengt tatt overflødig så lenge første ledd har slått fast at SHT, og de ansatte i SHT, innehar de rollene som fremgår av forordningen. Departementet mener likevel at noen av de mest fundamentale prinsippene i forordningen bør synliggjøres i gjennomføringsforskriften fordi det på den måten trekkes linjer fra bestemmelsene i luftfartsloven kapittel XII og forordningen.

Annet ledd fremhever uavhengigheten som ett av disse prinsippene. Henvisningen til at uavhengigheten omfatter faglige spørsmål innebærer samtidig at instruksjer ikke skal være umulige på andre områder så lenge de ikke strider mot forordningen. I dette ligger det en henvisning til Samferdselsdepartementets rett til å pålegge undersøkelse av andre luftfartsulykker eller -hendelser enn de forordningen krever undersøkt, jf. § 4 første ledd siste setning. Denne bestemmelsen gir ikke departementet rett til å pålegge undersøkelse av en ulykke eller hendelse som faller inn under forordningens virkeområde når SHT har bestemt seg for å ikke undersøke den.

Kjernen i den faglige uavhengigheten er at SHT ikke kan instrueres om hvordan den forstår årsaksforholdene, hvordan disse beskrives i undersøkelsesrapporter og hva den mener bør gjøres for å forebygge en type ulykke eller hendelse i fremtiden.

Til § 4 om når undersøkelsen skal foretas og omfanget

Første ledd nr. 1 gjør det klart at SHT skal undersøke alle de luftfartsulykkene og luftfartshendelsene som er omfattet av forordningen artikkel 5. Se om denne i merknaden til § 1.

Forpliktelsen til å undersøke luftfartsulykker og luftfartshendelser følger allerede av luftfartsloven § 12-12. Men denne bestemmelsen har ikke vært forstått så bokstavelig at den krever undersøkelse av absolutt alle sivile ulykker og alvorlige hendelser. Basert på formålsbetraktninger (særlig læringseffekt) er det allerede i dag slik at ikke alle de ulykkene som er omfattet av vedlegg II til EASA-forordningen (216/2008) blir undersøkt. Departementet mener denne fleksibiliteten bør videreføres. Det skjer ganske enkelt ved å vise til forordningen artikkel 5 slik den er (se begrensningen i artikkel 5 nr. 1) kombinert med undersøkelsesmyndighetens rett til å undersøke andre ulykker og hendelser enn den har plikt til å undersøke.

Departementet har vurdert å ta med en egen henvisning til den undersøkelsesplikten som følger av vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen, men har kommet til at det ikke er nødvendig fordi den samme plikten følger indirekte av forpliktelsen i forordningen artikkel 3 nr. 1. Det ligger med andre ord ingen tilsiktet begrensning i det å ikke vise til de pliktene vi har etter Chicago-konvensjonen. Det vises for øvrig til merknadene til § 6 for så vidt gjelder gjennomføringen av vedlegg 13 mer generelt.

Første ledd nr. 2 gjør det klart at også ulykker og hendelser som omfatter fartøy som benyttes til statlig luftfart, unntatt militær luftfart, skal undersøkes. Dette omfatter blant annet flygninger som utføres av tollvesenet og politiet, samt redningsaksjoner (Search And Rescue – SAR). Disse er i utgangspunktet unntatt i forordningen artikkel 3 nr. 3, men departementet mener det er paradoksalt dersom statens egen aktivitet ikke skal være gjenstand for undersøkelse. Mange av disse operasjonene er av spesiell, og innbyrdes forskjelligartet, karakter, men departementet kan ikke se at dette er avgjørende argumenter mot å la dem være omfattet av undersøkelsesplikten.

Bestemmelsen i *første ledd andre punktum* om at SHT kan bestemme seg for å undersøke andre ulykker og hendelser enn den har plikt til å undersøke gjelder ikke rent militære ulykker og hendelser, unntatt i de tilfellene der det er inngått avtale med Forsvaret som nevnt i utkastet til § 1 andre ledd.

I første ledd siste punktum har departementet foreslått å beholde hjemmelen til å pålegge andre undersøkelser enn de undersøkelsesmyndigheten undersøker av eget tiltak. Denne hjemmelen må selvsagt brukes med forsiktighet, men kan være hensiktsmessig å ha så lenge den benyttes på en måte som respekterer undersøkelsesmyndighetens faglige uavhengighet.

Andre ledd gjør det klart at SHT selv bestemmer omfanget av undersøkelsen. Departementet, Luftfartetilsynet eller andre lands myndigheter har med andre ord ikke rett til å gi instruks om hvor grundig en sak skal undersøkes, jf. forordningen artikkel 5 nr. 3.

Til § 5 om hva undersøkelsen ikke skal omfatte

Denne bestemmelsen er et annet eksempel på at forskriften gjentar bestemmelser i loven og i forordningen. Begrunnelsen er også her at prinsippet om at under-

søkelsesmyndigheten ikke skal fordele skyld og ansvar er så sentralt at det er pedagogisk viktig å fremheve hvordan luftfartslovens og forordningens bestemmelser harmoniserer. Bestemmelsen inngår i et sett av regler som beskytter personer som gir opplysninger til undersøkelsesmyndigheten mot negative konsekvenser av dette (tidligere "non-punitive"-ordninger, nå gjerne knyttet til den noe bredere "just culture"-tankegangen). Politiet kan selvsagt gjennomføre parallell etterforskning, men i så fall er det underlagt et annet regelsett (typisk straffeprosessloven).

Til § 6 om internasjonale undersøkelser

Formålet med bestemmelsen er å slå fast at den norske stat og SHT er bundet både av reglene i forordningen og reglene i vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen. Bestemmelsene i vedlegg 13 er mest fundamentale, og gjelder i følge utkastet for alle ulykker som ikke bare omfatter norske forhold. Den gjelder med andre ord også i de tilfellene der bare EØS-stater er involvert, men i den grad forordningen går like langt eller lenger enn vedlegg 13 har sistnevnte ingen selvstendig betydning.

I motsetning til gjeldene undersøkelsesforskrift, som inneholder uttrykkelige bestemmelser om at undersøkelsesmyndigheten kan delegere sine oppgaver til en eller flere utenlandske undersøkelsesmyndigheter, forutsetter utkastet at disse spørsmålene er regulert i forordningen og i vedlegget. Når både forordningen og vedlegget gjøres til norsk rett (det siste skjer gjennom henvisningen i § 6) er det ikke lenger behov for å lage særskilte bestemmelser om delegasjon til utenlandsk myndighet.

Til § 7 om innhenting og bruk av opplysninger

Forordningen inneholder et sett av bestemmelser om konfidensiell bruk av opplysninger og taushetsplikt for involverte personer som er nokså innfløkte. De er et forsøk på å balansere personvern og behovet for å beskytte kildene mot negative konsekvenser av å gi opplysninger til ulike luftfartsmyndigheter mot behovet for å gi de samme myndighetene tilgang til så mange opplysninger at de settes i stand til å kartlegge risikofaktorer og forebygge fremtidige ulykker.

Selv om bestemmelsene er krevende å tolke, er det departementets oppfatning at de stemmer godt overens med det norske regelverket på området. Særlig viktig er bestemmelsene i luftfartsloven § 12-19 tredje ledd, jf. sjette ledd og luftfartsloven § 12-26. Departementet vurderer å gjengi disse bestemmelsene i forskriften for å gi leseren enklere innsikt i sammenhengene.

De tre leddene i utkastet tar for seg noen mer spesielle sammenhenger.

Første ledd forklarer sammenhengen mellom reglene om obduksjon og medisinsk undersøkelse i forordningens artikkel 11 nr. 2 bokstav d og e, og luftfartsloven § 12-15. Sistnevnte bestemmelse ble endret sommeren 2012 nettopp for å sikre samsvar med lovens bestemmelser.

Andre ledd viderefører bestemmelsen i gjeldene undersøkelsesforskrift § 12 tredje ledd. Etter det departementet kjenner til har bestemmelsen om bevisopptak i domstolsloven § 43 praktisk talt ikke blitt benyttet i praksis. For den som skal gjøre seg kjent med hvilke hjemler som finnes er det likevel en fordel å vite at det som står i forordningens artikkel 11 suppleres av den spesielle bestemmelsen i domstolsloven.

Behovet for å benytte bevisopptak er lite fordi luftfartsloven § 12-16 uansett gjør forklaringsplikten for undersøkelsesmyndigheten absolutt. Forklaringsplikten har vært mulig å gjøre absolutt blant annet fordi luftfartsloven § 12-24 forbyr at opplysninger gitt til undersøkelsesmyndigheten brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene. Slik unngår man problemet med mulig selvinkriminering.

Tredje ledd omhandler bruk av opplysninger lagret i det luftfartsloven omtaler som "system for vedvarende eller regelmessig registrering av lyd eller bilde fra førerkabin om bord i luftfartøyer, eller tilsvarende registrering i tårnkabin eller kontrollrom for lufttrafikkjenesten". Førstnevnte omtales gjerne som "cockpit voice recorder". Både den norske lovbestemmelsen og forordningen artikkel 11 nr. 2 bokstav g, jf. artikkel 11 nr. 3 bygger på bestemmelsen i vedlegg 13 punkt 5.12 til Chicago-konvensjonen, og det må derfor presumeres at det er innholdsmessig samsvar mellom dem.

Til § 8 om oppfølging av sikkerhetstilrådinger

Det praktiseres i dag en nokså bestemt oppgavefordeling mellom SHT, Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet som ikke er nedfelt i lov eller forskrift. Forordningen artikkel 18 innebærer en litt annen oppgavefordeling, men ikke større enn at det er mulig å videreføre de sentrale trekkene i dagens ordning selv etter at forordningen er gjennomført. Den viktigste nyskapningen er trolig at undersøkelsesmyndigheten får både rett og plikt til å uttale seg om hvorvidt den mener adressatens svar på oversendelsesbrev med rapport og tilråding er fyllestgjørende. I dette ligger det ikke at undersøkelsesmyndigheten får større formell myndighet til å tvinge gjennom etterlevelse av sine tilrådinger. Luftfartstilsynet forblir den håndhevende luftfartsmyndigheten.

Departementet er kjent med at SHT og Luftfartstilsynet har startet arbeidet med å utforme en ny rutine for oppgavefordelingen seg imellom. På sikt kan denne også bli utvidet til å gjelde samarbeidet på flere sektorer enn luftfart. Fordi Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for at forordningen gjennomføres på en tilfredsstillende måte er det i utkastet lagt opp til at forståelsen mellom SHT og Luftfartstilsynet gis form av en avtale og at denne avtalen bør forelegges departementet for godkjenning før den inngås.

Til § 9 om håndheving

Det meste av forordningen retter seg mot undersøkelsesmyndigheten. Selv om undersøkelsesmyndigheten pålegges forpliktelser, er ikke dette forpliktelser som skal håndheves av andre statlige organer. Det ville stride mot undersøkelsesmyndighetens uavhengighet. Forordningen artikkel 20 og 21 inneholder derimot enkelte forpliktelser

som skal kunne håndheves overfor flyselskapene. Det følger av artikkel 23 at medlemsstatene skal fastsette sanksjoner for overtredelse av forordningen.

Departementet ser for seg at tvangsmulkt i medhold av den nye hjemmelen i luftfartsloven § 13a-4 kan være et velegnet middel til å sikre etterlevelse av de forpliktelsene som følger av artikkel 20 og 21 (være i stand til å presentere en passasjerliste raskt og plan for bistand til ofre for ulykker og deres etterlatte, jf. pkt. 2 bokstav g ovenfor).

I tillegg har det vært vurdert å knytte håndhevelsen av den plikten som følger av forordningen til den AOC'en det enkelte flyselskapet har (selskaper med norsk Air Operators Certificate). Departementet mener imidlertid av hjemmelen for dette er svak med det AOC-regelverket som gjelder i dag – se forskrift 21. februar 2008 nr. 189 om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart med tilleggsbestemmelser om arbeidstid for besetningsmedlemmer ("EU-OPS) punkt OPS 1.135 nr. 10.

Ordlyden er en litt annen i utkastet til nye operative EU-regler (EASA-OPS) punkt CAT.GEN.MPA.180 der det heter at "The following documents, manuals and information shall be carried on each flightunless otherwise specified: ... (19) cargo and/or passenger manifest, if applicable".

Forpliktelsen etter undersøkelsesforordningen påhviler operatørselskapet som sådan, og er ikke en forpliktelse som er knyttet til det enkelte fartøyet. I den grad dette er forpliktelser som mest naturlig kan ivaretas av selskapets hovedkontor eller operative senter kan er det muligens mindre naturlig å knytte håndhevelsen til de forpliktelsene som følger av AOC-reglene.

Departementet har tatt inn en henvisning hjemmelen for å gi pålegg om retting i luftfartsloven § 13a-3. Bruken av denne forutsetter ikke at håndhevelsen knyttes til en tillatelse.

Departementet mer Luftfartstilsynet ta stilling til hva det mener er den mest hensiktsmessige håndhevelsesformen.

Til § 10 om ikrafttredelse og overgangsregler

Det foreslås at bestemmelsen trer i kraft fra en dato som bestemmes senere. Det vises til det som er sagt om fremdriften i arbeidet med å ta forordningen inn i EØS-avtalen i pkt. 3 ovenfor. Forskriften kan ikke settes i kraft før dette arbeidet er gjennomført.

Utkastet til forskrift vil i sin helhet erstatte gjeldende undersøkelsesforskrift fra 2002, og denne kan derfor oppheves.

5. Kommentar til gjennomføringen av enkelte bestemmelser i forordningen som trolig ikke krever forskriftsregulering

5.1 Forholdet mellom undersøkelsesmyndigheten og politi/påtalemyndighet

Forordningen artikkel 12 nr. 3 krever at undersøkelsesmyndigheten og andre myndigheter som også kan bli involvert i arbeidet etter en ulykke eller hendelse, slik som politi- og påtalemyndigheten, på forhånd har innledet et samarbeid ("cooperate with each other through advance arrangements"). Ordlyden er trolig gjort bevisst generell for å kunne favne nokså ulike rettssystemer.

Samarbeidet mellom SHT og politi- og påtalemyndighet er i internasjonal sammenheng godt. I et eget rundskriv fra Riksadvokaten fra 1992 (R 1926/88) finnes det relativt utførlige bestemmelser om hvordan etterforskningen av luftfartsulykker- og -hendelser skal foregå. Departementet antar at dette fyller de kravene som følger av forordningen. I tillegg har det vært avholdt møte mellom luftfarts- og påtalemyndighetene om betydningen av reglene i luftfartsloven kapittel XII under etterforskning.

Gjennom denne høringen blir påtalemyndigheten gjort oppmerksom på at den nå også må være seg bevisst innholdet i forordning (EU) nr. 996/2010, og kanskje særlig artiklene 12, 13 og 14. Se merknadene til § 7 ovenfor.

5.2 Flyselskapenes plikt til å kunne presentere passasjerlister og lister over farlig gods, samt å ha planer for å ta seg av offere og deres etterlatte

Av forordningen artikkel 20 fremgår det at flyselskapene meget raskt skal være i stand til å legge frem lister over passasjerer og farlig gods etter en flyulykke. Departementet antar at norske flyselskaper langt på vei allerede har slike lister, men at formålet bak listen slik de er beskrevet i forordningen kan være et litt annet enn de er vant til og at dette kan kreve visse tilpasninger.

Derimot er departementet mer usikker på om flyselskapene har en plan for å ta seg av offere og deres etterlatte slik det fremgår av artikkel 21 nr. 2. Departementet oppfordrer derfor flyselskapene til å redegjøre for hvilke planer de har og hva det eventuelt vil koste dem utvide planene eller lage nye planer tilpasset forordningens krav.

5.3 Statens plikt til å ha en nasjonal beredskapsplan for sivile luftfartsulykker

Medlemsstatene er i forordningen artikkel 21 nr. 1 pålagt å ha en nasjonal beredskapsplan for håndtering av sivile luftfartsulykker. Departementet antar at forordningens nokså gnerelt formulerte krav planlagt på vei vil være innfridd av allerede eksisterende planverk der rollene til Justis- og politidepartementet, hovedredningssentralene, politiet kommunene og transportørene er beskrevet. Det vises særlig til rundskrivet G-0302 B fra Justis- og beredskapsdepartementet og kgl. res. av 4.7.1980 om redningstjenestens oppgaver og funksjoner.

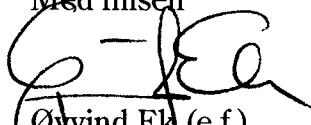
6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det antas at forordningen vil få begrensede økonomiske konsekvenser for SHT fordi det ikke foretas endringer i omfanget av de ulykkene og hendelsene som skal undersøkes. Departementet har allerede nevnt at eventuelle undersøkelser av rent militære ulykker eller hendelser er aldri pliktig (krever avtale), og bør normalt betales av Forsvaret.

Flyselskapene antas å få meget begrensede utgifter til å presentere lister over passasjerer og farlig gods. Departementet vet ikke om norske flyselskaper i dag har planer for det å ta seg av offrene og de etterlatte ved ulykker, og vet derfor heller ikke i hvilken grad dette kravet innebærer nye kostnader. Som nevnt i pkt. 5.2 oppfordres flyselskapene til å redegjøre for om de påføres nye kostnader ved å gjennomføre forordningens krav.

Departementet antar at det eksisterende planverket langt på vei imøtekommer de kravene til nasjonal beredskapsplanlegging som følger av forordningen, og at eventuelle endringsbehov kan dekket innenfor gjeldende budsjettammer.

Med hilsen



Øyvind Ek (e.f.)
avdelingsdirektør



Morten Foss
fagdirektør

Vedlegg: Utkast til forskrift om undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser i sivil luftfart

Liste over høringsinstanser:

Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet

Luftfartstilsynet
Hovedredningssentralene for Sør-Norge og Nord-Norge
Politidirektoratet
Riksadvokaten
Statens havarikommisjon for transport
Toll- og avgiftsdirektoratet

Avinor AS
Ben Air AS
CHC Helikopter Service AS
European Helicopter Center AS
Hesnes Air AS
Kommunenes sentralforbund
Lufttransport AS
Rygge sivile lufthavn AS
NHO
NHO Luftfart
Norges Luftsportforbund
Notodden lufthavn AS
Norwegian Air Shuttle AS
Sandefjord Lufthavn AS
SAS Norge
Skien Lufthavn AS
Sunnhordland Lufthavn AS
Sundt Air AS
Widerøe's Flyveselskap AS
Ørland Lufthavn