

ikke behov for at kunne nedsætte en ad hoc havarikommission.

Samtidig med integreringen af Jernbanetilsynet i Trafikstyrelsen vil undersøgelsesopgaverne, der hidtil er blevet varetaget af Jernbanetilsynet, blive udskilt og lagt sammen med den nuværende Havarikommission for Civil Luftfart, der herefter benævnes Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Havarikommissionens undersøgere på jernbaneområdet forventes at videreføre Jernbanetilsynets praksis, herunder praksis vedrørende underretning m.v. Ved underretninger er der tale om virksomhedernes meddelelse til den undersøgende myndighed om en ulykke eller hændelse, der er indtruffet på jernbaneområdet.

Der findes på den ene side "straks-underretninger", der er karakteriseret ved at omhandle situationer, der har en sådan indflydelse på jernbanesikkerheden, at der foreligger stor sandsynlighed for et undersøgelsesbehov, som f.eks. ved kollisioner hvor tog er impliceret, afsporinger og ulykker hvor personer er omkommet eller kommet alvorlig til skade. På den anden side er der tale om "underretning senest efter 3 hverdage", der vedrører situationer, som den undersøgende myndighed snarest muligt skal underrettes om, og som ikke umiddelbart medfører iværksættelse af en undersøgelse, såsom f.eks. ved selvmord og selvmordsforsøg på jernbaneområdet.

2.6. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Havarikommissionen vil - udover undersøgelser på luftfartens område - have til opgave at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Ved sammenlægningen af de to undersøgelsesfunktioner til en fælles havarikommission opnås en større administrativ enhed, hvilket forventes at kunne medføre en samlet styrkelse af undersøgelsesarbejdet i såvel luftfarts- som jernbanesektoren.

Der tilføres samtidig yderligere ressourcer til undersøgelser på jernbaneområdet. Dette understøtter opnåelsen af den nødvendige jernbanefaglige viden i Havarikommissionen og udarbejdelsen af undersøgelsesrapporter og -redegørelser.

Det forudsættes således, at "straks - underretningerne" på jernbaneområdet fremover vil blive afgivet til Havarikommissionen, der herefter tager stilling til, hvorvidt der skal iværksettes en undersøgelse og i givet fald tager de hertil nødvendige skridt. Havarikommissionen skal herved tage hensyn til bl.a. undersøgelsens betydning for den fremtidige jernbanesikker-

hed, samt kommissionens øvrige undersøgelsesvirksomhed og ressourcer i øvrigt.

Trafikstyrelsen skal desuden modtage indberetninger fra de implicerede virksomheder vedrørende alle ulykker og hændelser. Dette omfatter også de ulykker og hændelser, som Havarikommissionen er underrettet om eller undersøger. Trafikstyrelsen forventes således at drive og vedligeholde en database vedrørende alle ulykker og hændelser på jernbaneområdet og analysere dataene som led i dens funktion som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet.

Det følger af lovforslaget, at trafikministeren har almindelig instruktionsbeføjelse med hensyn til Havarikommissionens arbejde, herunder bevillinger og personaleressourcer, der stilles til Havarikommissionens rådighed. Det følger heraf, at Havarikommissionens arbejde f.eks. er underlagt den administrative klageadgang. Idet Havarikommissionens undersøgelsesrapporter og -redegørelser er udtryk for en teknisk/sagkyndig opfattelse af et hændelsesforløb, er det dog ikke muligt at påklage f.eks. undersøgelsesresultater og konklusioner til ministeren. Undersøgelsesresultater og konklusioner kan endvidere ikke redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektion fra andre.

Jernbanetilsynets integrering i Trafikstyrelsen og udskillelse af uheldsundersøgelsesdelen er i overensstemmelse med Kommissionens forslag til EU's anden jernbanepakke, jf. KOM (2002) 21-25, hvorefter der bl.a. skal være en klar adskillelse mellem sikkerhedsmyndigheden og det organ, der undersøger ulykker og hændelser. Forslaget til EU's anden jernbanepakke indeholder direktivforslag om bl.a. jernbanesikkerhed, oprettelsen af et jernbaneagentur, interoperabilitet og markedsadgang for jernbanegods.

Bestemmelserne om Havarikommissionen findes i forslaget til § 21 n - § 21 t.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Nedlæggelsen af Jernbanetilsynet som selvstændig institution og integrering af myndighedsopgaverne i Trafikstyrelsen for jernbane og færger samt Havarikommissionen forventes at være neutral for staten.

Sikkerhedsfunktionen styrkes blandt andet ved tilførsel af 5 yderligere medarbejdere til området. Dette finansieres gennem omorganisering af eksterne institutioner på jernbaneområdet i forbindelse med oprettelsen af Trafikstyrelsen for jernbane og færger, der blev oprettet den 1. juli 2003. Lovforslaget indebærer en merudgift i forbindelse med etableringen af den