

det – også uden tilladelse – må tages de skridt, der er nødvendige for at redde liv og forebygge yderligere tab af liv. Herudover må der ikke foretages ændringer på ulykkesstedet for at sikre grundlaget for den efterfølgende årsagsfindning. Ved udtrykket ”de indblandede køretøjer” forstås i denne sammenhæng, at der udover jernbanekøretøjer også kan være tale om f.eks. biler, lastbiler og lignende. Der forventes indgået samarbejdsaftaler med bl.a. politiet, der skal afklare rollefordelingen i forbindelse med sikring og undersøgelse af ulykkesstedet og de af ulykken berørte områder, f.eks. sikrings- og fjernstyringsanlæg.

Med ”al dokumentation” i stk. 3 menes bl.a. den dokumentation, som virksomhederne er i besiddelse af, der foreligger fysisk eller som elektronisk datamateriale, og den til læsning heraf nødvendige software, der i givet fald skal stilles til rådighed af virksomhederne til brug for undersøgelsen.

Det understreges, at der ved formålet med Havarikommissionens undersøgelse udelukkende er tale om at finde årsagen til den pågældende jernbaneulykke/hændelse, men ikke at placere ansvar over for de involverede.

Til § 21 r

Det fremgår af bestemmelsen, at Havarikommissionen har adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser også på privat ejendom.

Med bestemmelsen får den samlede Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser af jernbaneulykker og jernbanehændelser på privat grund. Havarikommissionen for civil luftfart har allerede i dag adgang til, uden retskendelse at foretage undersøgelser af flyvehavarier på privat grund.

Trafikministeriet har overvejet, om der er grundlag for at indskrænke beføjelserne, men har vurderet, at der er behov for, at Havarikommissionen kan udføre sine undersøgelser uden retskendelse og i det omfang, det fremgår af forslaget. Forslaget indebærer derfor en harmonisering med luftfartens område. Der gøres opmærksom på, at denne ret selvfølgelig kun vil blive udnyttet i det omfang det skønnes nødvendigt i opklaringsøjemed at få adgang til privat område eller bolig. Havarikommissionen foretager skønnet i den givne situation.

Til § 21 s

Bestemmelsen er en konsekvens af, at det ikke er Trafikstyrelsen der skal forestå undersøgelser af jernbaneulykker og jernbanehændelser, men som sikkerhedsmyndighed kunne træffe de nødvendige foran-

staltninger til opretholdelse eller forbedring af sikkerhedsniveauet på jernbaneområdet i anledning af bl.a. henstillinger fra Havarikommissionen.

Til stk. 1

De oplysninger, som Trafikstyrelsen modtager fra Havarikommissionen, underkastes samme særlige form for tavshedspligt som den, der er gældende for Havarikommissionen og øvrige ved en undersøgelse medvirkende personer. Trafikstyrelsen er ikke berettiget til at videregive de omhandlede oplysninger til ”uvedkommende”. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til stk. 4.

Til stk. 2 og stk. 3

Det har hidtil ikke været muligt for Jernbanetilsynet at udfærdige rapporter om samtlige forekommende jernbaneulykker og -hændelser. Med den foreslåede bestemmelse skabes der hjemmel for en hensigtsmæssig ordning, således at f.eks. undersøgelser af mindre hændelser med et vist jernbanesikkerhedsmæssigt aspekt kan afrapporteres i kort form som en redegørelse.

Til stk. 4

Bestemmelsen, der – tilpasset de ændrede organisatoriske forhold – videreføres fra Jernbanesikkerhedslovens § 4, stk. 9, indebærer, at alle personer, der medvirker i Havarikommissionens undersøgelser, og derved er vedkommende i forhold til undersøgelsen, er underkastet tavshedspligt. Bestemmelsen er blevet anvendt som og har karakter af en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der ikke er adgang til aktindsigt i Havarikommissionens materiale, jf. lov om offentlighed i forvaltningen.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er, at materialet herunder data i enhver form eller spor, som Havarikommissionen skal benytte i forbindelse med undersøgelsen, ofte er af kompliceret teknisk karakter, og derfor ikke skal gøres til genstand for drøftelse i offentligheden uden for den sammenhæng, som Havarikommissionens undersøgelsesrapport eller redegørelse repræsenterer.

Det er endvidere af stor betydning for undersøgelse, at Havarikommissionen får uhindret adgang til alle data (udsagn, oplysninger og lign.), samt at de virksomheder eller enkeltpersoner, der skal udlevere disse data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige.

Havarikommissionen skal have en bred adgang til at kunne få et så fyldestgørende baggrundsmateriale som muligt. Dette kan indebære, at nogle af oplysning-