

spektører. I forslag til finanslov for 2006 er der forudsat ansættelse af yderligere en jernbanehavariiinspektør. I 2006 vil således være ansat 14 personer i havarikommissionen.

Gennem rekruttering og efteruddannelse tilstræbes, at havarikommissionen råder over en vis kompetencemæssig bredde. Kommissionen kan dog som led i undersøgelsesarbejdet blive nødsaget til at inddrage eksperter med særlig viden her fra landet eller fra udlandet.

For luftfartsområdet gælder, at der er tradition for et udstrakt samarbejde mellem de forskellige landes havarikommissioner. I tilfælde af et større flyvehavari på dansk grund vil det være nødvendigt at trække på dette samarbejde for at kunne løse den undersøgelsesopgave, Danmark efter international aftale er forpligtet til.

På jernbaneområdet er der endnu ikke en tilsvarende veludviklet tradition for internationalt samarbejde.

Havarikommissionen opretholder både på jernbaneområdet og på luftfartsområdet året rundt en 24 timers vagt, der indebærer, at henholdsvis jernbane- og luftfartshavariinspektører kan modtage telefonisk underretning om eventuelle havarier, ulykker og hændelser og vurdere behovet for umiddelbar udrykning. På luftfartsområdet er der en fast bagvagt, som i givet fald kan rykke med ud. Fra november 2005 indgår syv personer i beredskabet på luftfartsområdet og tre personer på jernbaneområdet. Fra 2006 vil 4 personer indgå i vagten på jernbaneområdet. Bortset fra ovennævnte samarbejde på luftfartsområdet er der ikke personer uden for havarikommissionen, der umiddelbart kan trækkes på i særlige situationer.

#### **Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 6 af 7. oktober 2005 vedr. FFL 2006 (L 2 – §28 spørgsmål 5 – 6)**

##### *Spørgsmål 6:*

»Ad § 28.62.01. Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger Der ønskes en redegørelse for, hvorledes de opgaver og medarbejdere der var i Jernbanetilsynet, organisatorisk blev indplaceret i Trafikstyrelsen og Havarikommissionen for Civil Luftfart og jernbane, da de myndighedsopgaver, tilsynet udførte, blev overdraget til henholdsvis styrelsen og kommissionen.«

##### *Svar:*

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger blev etableret den 1. juli 2003, jf. aktstykke nr. 123 af 6. maj 2003. Fordelingen af myndighedsopgaverne fra Jernbanetilsynet var herefter gjort afhængig af, at det daværende forslag til lov om ændring af blandt andet lov om jernbanevirksomhed ville blive vedtaget.

Lovforslaget blev vedtaget som lov nr. 323 af 5. maj 2004 om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om luftfart og om ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v. (Jernbanereform).

Myndighedsopgaverne blev, med henblik på gennemførelse af loven, for så vidt angår jernbanesikkerhedsområdet overført til Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger og for så vidt angår uheldsundersøgelser på jernbaneområdet, til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane. Efter sammenlægningen med Jernbanetilsynets undersøgelsesenhed den 1. juli 2004, opstod herefter Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Fordelingen af myndighedsopgaverne ser på nuværende tidspunkt ud som følger: