

Rammene for en offentlig, fast undersøkelseskommisjon

Skredlæring 2026 – 19. oktober, Trondheim

Ida Hogganvik Grøndahl, avdelingsdirektør bane
Statens havarikommisjon

Statens havarikommisjon


Statens
havarikommisjon



Finneidfjord, Nordlandsbanen, 24.10. 2024
https://havarikommisjonen.no/Bane/Bane/Avgitte-rapporter/2026-01



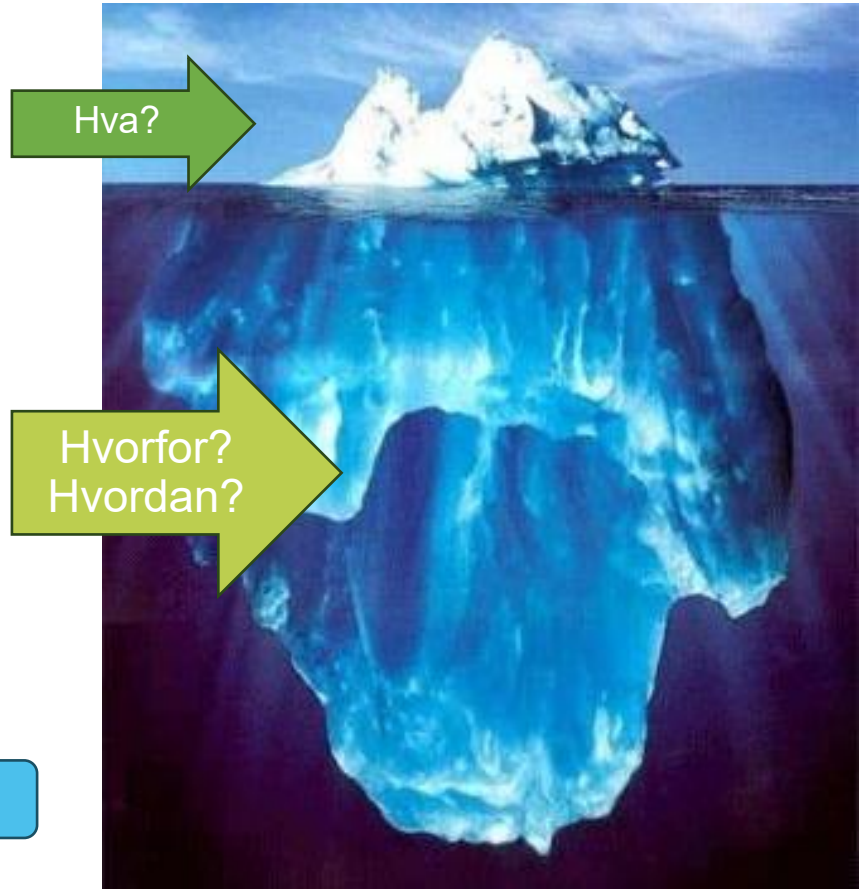
Figur 5: Skader i front av lokomotivet etter avsporingen. Foto: SHK

Heskestad, Sørlandsbanen, 4.11.2022

https://havarikommisjonen.no/Bane/Bane/Avgitte-rapporter/2024-01

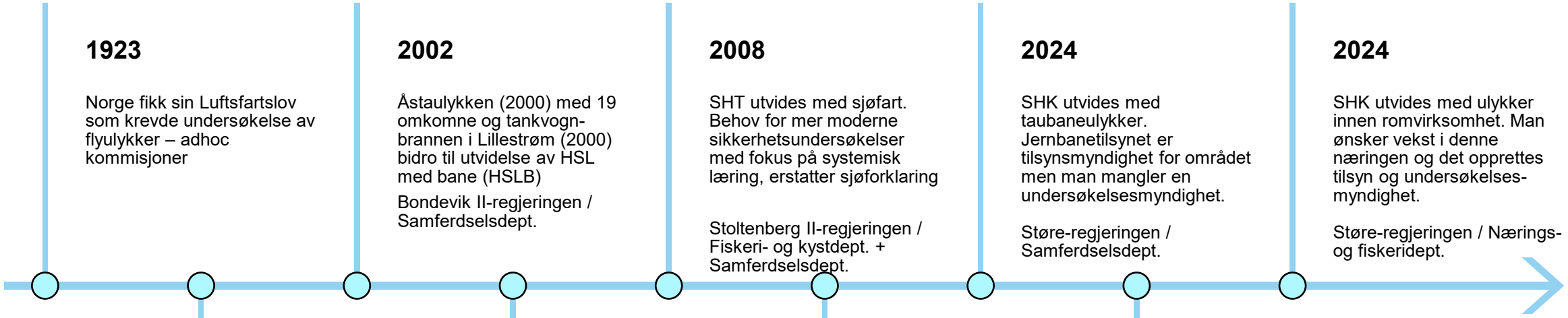
SHKs tilnærming til ulykker

- Etter ulykker er det lett å rette oppmerksomheten mot enkeltpersoner, opplagte avvik og feil, en uheldig jakt på syndebukker
- SHK forsøker i stedet å forstå hvorfor en avgjørelse eller en handling, som virker «dum» i ettertid, kan ha fremstått som fornuftig på det gitte tidspunktet
- Ulykker skyldes sjelden én enkelt feil eller person, og årsaker ligger ofte i sammensatte systemer
- Mennesker handler og reagerer ulikt, avhengig av situasjonsforståelsen der og da
- SHK skal se på hvilke sikkerhetstiltak og barrierer som var bygget inn for å gjøre systemet mer robust
- Varige forbedringer av sikkerheten gjøres helst ved å sette inn tiltak på et systemnivå og organisasjonsnivå, ikke mot enkeltindivider



Forstå ulykken | Formidle læring | Oppnå en sikkerhetsgevinst

Havarikommisjonens historie



1923

Norge fikk sin Luftsfartslov som krevde undersøkelse av flyulykker – adhoc kommisjoner

1989

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) - fast uavhengig undersøkelses-myndighet, skilt fra politi, påtale og tilsyn.

HSL opprettes som en etat under Samferdsels-departementet.

Brundtland-regjeringen / Samferdselsdept.

2002

Åstaulykken (2000) med 19 omkomne og tankvogn-brannen i Lillestrøm (2000) bidro til utvidelse av HSL med bane (HSLB)

Bondevik II-regjeringen / Samferdselsdept.

2005

Høye ulykkestall og 0-visjonen bidro til utvidelse med veitrafikk. HSLB blir Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Bondevik II-regjeringen / Samferdselsdept.

2008

SHT utvides med sjøfart. Behov for mer moderne sikkerhetsundersøkelser med fokus på systemisk læring, erstatter sjøforklaring

Stoltenberg II-regjeringen / Fiskeri- og kystdept. + Samferdselsdept.

2020

SHT utvides med forsvarsulykker og blir Statens havarikommisjon (SHK). Den relativt nyetablerte forsvarets havarikommisjon overføres til SHK.

Solberg-regjeringen / Forsvarsdept.

2024

SHK utvides med taubaneulykker. Jernbanetilsynet er tilsynsmyndighet for området men man mangler en undersøkelsesmyndighet.

Støre-regjeringen / Samferdselsdept.

2024

SHK utvides med ulykker med fornøyelses-innretninger. Begrunnelsen er tilsvarende som for taubane.

Støre-regjeringen / Samferdselsdept.

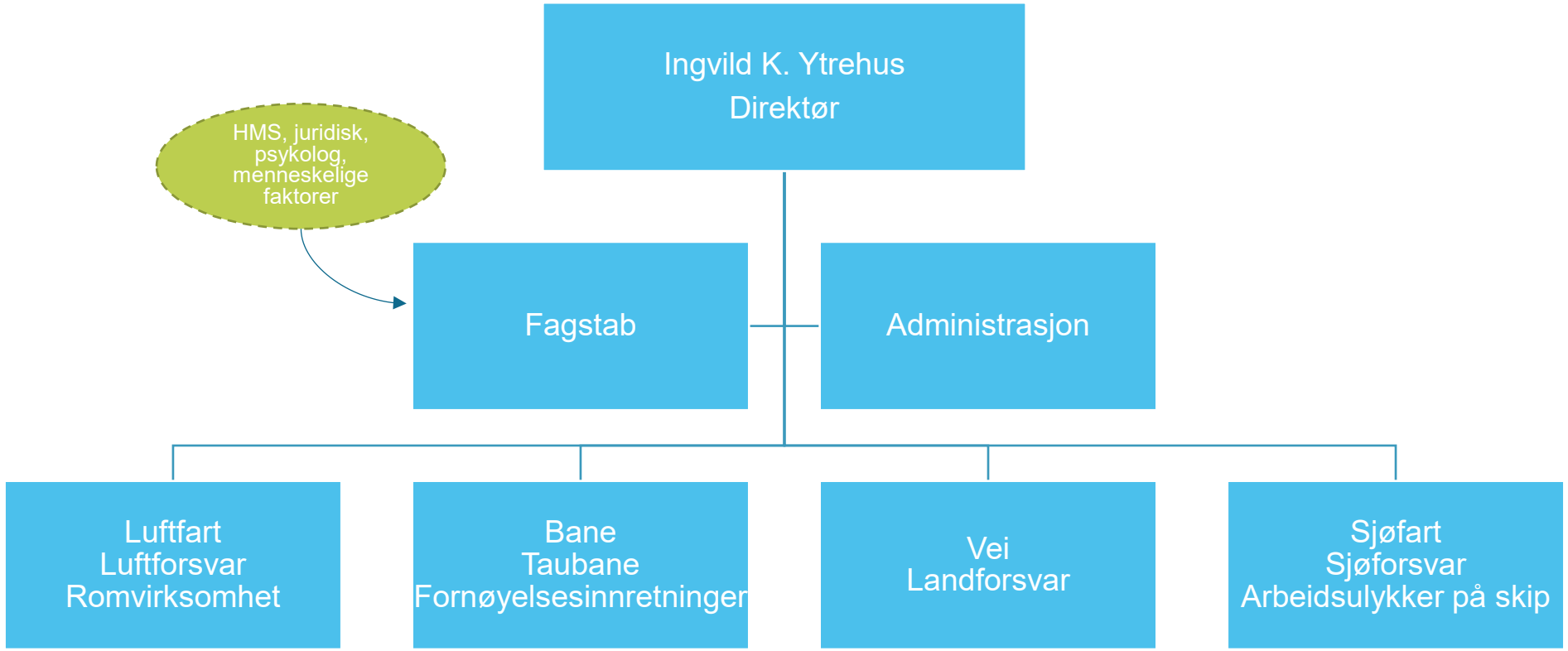
2024

SHK utvides med ulykker innen romvirksomhet. Man ønsker vekst i denne næringen og det opprettes tilsyn og undersøkelses-myndighet.

Støre-regjeringen / Nærings- og fiskeridept.

Statens havarikommisjon

SHK er en multimodal organisasjon




Lov om luftfart
(luftfartsloven)
Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.
Forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart
Luftfart
Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.
(jernbaneloven)
Lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m.
(jernbaneundersøkelsesloven)
Forskrift om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m.
(jernbaneundersøkelsesforskriften)
Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser
(varslings- og rapporteringsforskriften)
Forskrift om gjennomføring av forordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA)
(ERA-forskriften)
Bane
Lov om vegtrafikk
(vegtrafikkloven)
Forskrift om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker m.v.
Vegtrafikk
Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010
om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF
Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014
om rapportering, analyse og oppfølging av hendelser innen sivil luftfart
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF
om rapportering av hendelser innen sivil luftfart
Rådsdirektiv 94/56/EF
om fastsettelse av grumleggende prinsipper for undersøkelser av ulykker og hendelser innen sivil luftfart
Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004
om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå
Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798
om jernbanesikkerhet
Lov om skipssikkerhet
(skipssikkerhetsloven)
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/18/EF
om fastsettelse av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren
Convention on International Civil Aviation
(Chicago-konvensjonen)
ICAO Annex 13
Aircraft Accident and Incident Investigation
IMO Casualty Investigation Code
(Code of the International Standards and Recommended Practicos for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident)
Internasjonale rettsakter og regelverk
Lov om undersøkelser av ulykker og hendelser i Forsvaret
(forsvarsundersøkelsesloven)
Forskrift om undersøkelser av ulykker og hendelser i Forsvaret
Forsvaret
Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs
Forskrift om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning
Sjøfart
Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker
(forvaltningsloven)
Lov om rett til innsyn i dokument i offentleg verksemd
(offentleglova)
Lov om dokumentasjon og arkiv
(arkivlova)
Lov om behandling av personopplysninger
(personopplysningsloven)
Lov om statens ansatte mv.
(statsansatteloven)
Generelt regelverk for statlig etat

Hva skal dette rammeverket sikre?

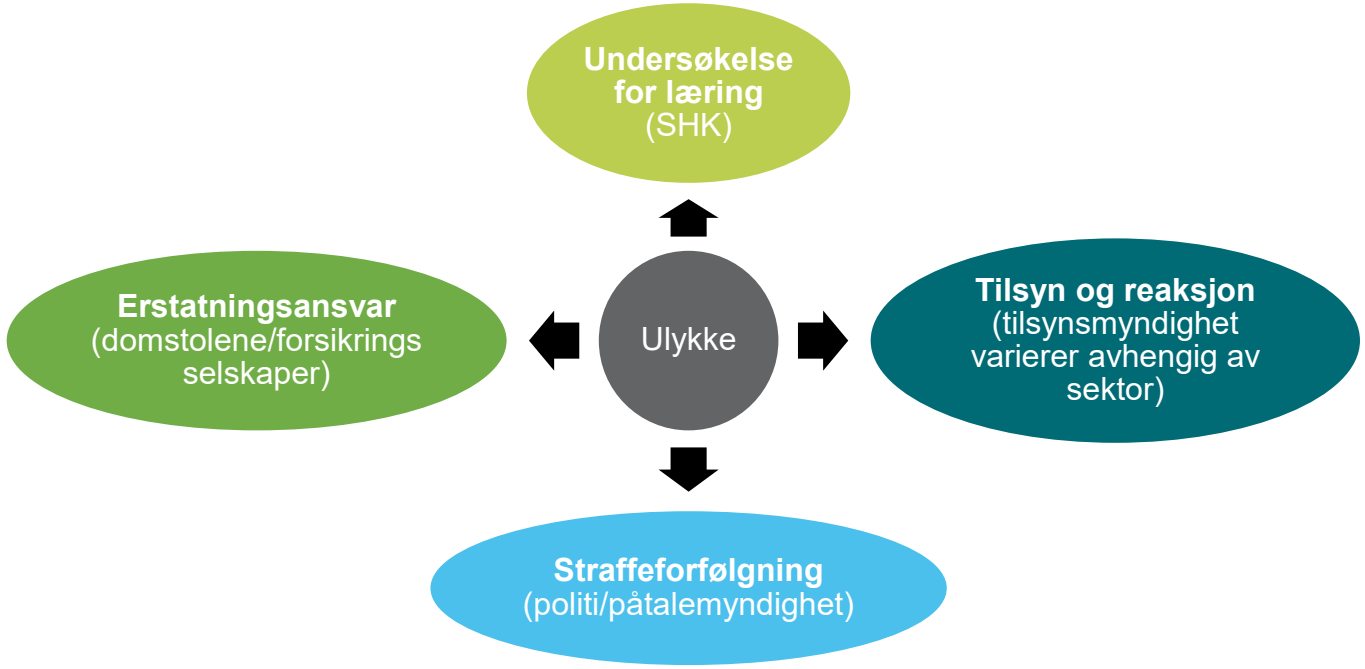
- Læring krever full åpenhet fra involverte aktører, uten frykt for sanksjoner
- Rapportene skal formidle hendelsesforløp, årsaker og forebyggende tiltak,
  - Ikke plassere sivil- eller strafferettslig skyld og ansvar
- SHK er avhengig av tillit
  - Kan ikke risikere at personer og virksomheter vegrer seg mot å forklare seg, eller unnlater å samarbeide

Læring og forebygging

Etterforskning, tilsyn og andre prosesser som kan føre til skyld-, ansvars- eller sanksjonsreaksjoner

Undersøkelsesmyndigheten skal være faglig uavhengig

- SHK skal selv avgjøre omfang, metode og vurderinger
- Skal ikke tilpasse undersøkelsen til annen pågående etterforskning
- Rapporter skal ikke fungere som beslutningsgrunnlag for politi, tilsyn eller andre
- Andre myndigheter er ikke avskåret fra å undersøke samme hendelse



Tilgang til informasjon, vern og prosess

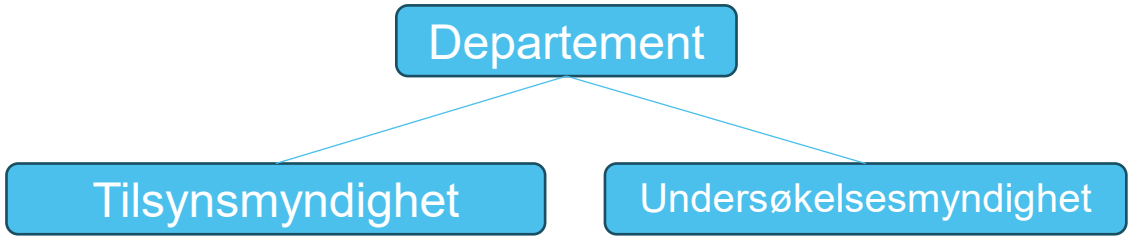
Lovverket sikrer:

- Tilgang til informasjon, personer, utstyr og steder
- SHK har sterke hjemler for informasjonsinnhenting
- Vern for de som bidrar med opplysninger
  - Taushetsplikt
  - Forbud mot bruk som bevis i straffesak
  - Forbud mot arbeidsgiversanksjoner
  - Beskyttelse av informasjon kun SHK besitter
- En formell undersøkelsesprosess
  - Ivaretar berørte parters rettigheter
  - Sikrer kvalitet
  - Bidrar med offentlig læring

Lovverket gir et tydelig ansvar og en forpliktelse til å følge opp SHKs sikkerhetstilrådinger

Jernbaneundersøkelsesforskriften
§ 16.*Oppfølging av rapporter og sikkerhetstilrådinger*

Undersøkelsesmyndigheten sender rapportene til departementet, som treffer de nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene



Habilitetsregler

- **Forvaltningsloven**
- Mulige habilitetskonflikter:
  - Havariinspektøren har tidligere arbeidet direkte med systemet eller forholdet som undersøkes,
  - har vært involvert i den aktuelle hendelsen,
  - har en nær tilknytning til involverte personer eller virksomheter,
  - har økonomiske eller faglige særinteresser i resultatet, eller
  - tidligere har inntatt en så tydelig rolle i den konkrete saken at tilliten til en åpen og upartisk undersøkelse kan svekkes.
- Ev. inhabilitet knyttes til:
  - personens konkrete forbindelse med saken, og
  - om forbindelsen objektivt sett er egnet til å svekke tilliten til upartiskheten



Hvordan jobber vi?

Vaktordning 24/7:
Varsel på **63 89 63 30**
– vurdere informasjonen

Utrykning:
SJA, ressurser, utstyr, sikre flyktige spor etc.

Hendelsessted:
Undersøkelser, dokumentasjon, intervjuer, logger etc.

Undersøkelse:
orientere berørte parter, innhente rapporter, bilder, video, logger, spesialundersøkelser, ekspertbistand, befaringer, rekonstruksjoner, analyser, intervjuer og møter

Utarbeidelse av rapport:
Fakta, resultater fra undersøkelser, analyse av funn, utarbeidelse av tilrådinger

Utkast til rapport
Til gjennomsyn hos partene
(unntatt offentlighet)

Behandle innspill



https://www.havarikommisjonen.no/Om-oss/Metodikk

Statens havarikommisjon

Etter ulykken kan SHK gi sikkerhetstilrådinger

- En sikkerhetstilråding er et råd om sikkerhetsmessig forbedring, **ikke et pålegg**
- Det er alltid eier av sikkerhetsproblemet som må vurdere rådet og komme opp med beste løsning
- Sikkerhetstilrådinger rettet mot systemiske faktorer (det mer bakenforliggende) er best for å forebygge nye ulykker
- Før noe blir til en sikkerhetstilråding må det passere 4 vurderingskriterier
- Lovpålagt myndighetsoppfølging av sikkerhetstilrådingene

- SHK forventer at hele innholdet i rapporten brukes i sikkerhetsfremmende arbeid, ikke kun sikkerhetstilrådingen

Vurderingskriterier:

1. Er sikkerhetsproblemet alvorlig nok?
2. Er det allerede iverksatt tiltak?
3. Vil en tilråding gi tilstrekkelig forbedringseffekt?
4. Er tilrådingen gjennomførbar?



Takk!

Nye rapporter fra havarikommisjonen:
https://havarikommisjonen.no/Abonnere