

ETTER ULYKKEN

Artikkelen ble skrevet av advokat Sigmund Sandall i 2010. Den er ajourført i 2020 med gjeldende regelverksreferanser av rådgiver i Norges Luftsportforbund, Torkell Sætervadet.

Det begynte så bra....

Du har sikkert opplevd det. Motoren maler og går, den evigblå sommerhimmelen har pyntet seg med noen få lette cirrusskyer, sollyset glitrer i en fjordarm under deg, hodet er tømt for bekymringer, alt er fløyel. Så hoster motoren! Akutt sug i mellomgulvet – hva var dét? Med ett går motoren jevnt igjen. Eller gjør den det? Den hypersensitive hørselen du plutselig har utviklet fanger opp den ene «fremmede» lyden etter den andre – det låt da ikke sånn før ... eller?

Noen av oss har også opplevd at motoren ikke bare hoster: Den stopper. Tidligere tiders pugging og drilling kommer brått til nytte: «*Primer locked, master on, magnetos both, pump on, carb heat on, mixture rich, change tank...*». O salige fryd, motoren starter!

Færre av oss har vært igjennom neste stadium: Motoren dør, og forblir død. Du briefer passasjerene om det som er i vente. Så går det nedover – i enhver forstand. Sekund for sekund nærmer du deg et uunngåelig møte med moder jord. Igjen kommer pugging og drilling til nytte: «*Mayday, ELT on, fuel off, mixture off, magnetos off, electric off*»... åkerlappen du sikter på kommer farende mot deg ... «*døra på gløtt, master off*», stikka tilbake ...

Så ligger dere der i åkeren – du og flyet ditt og et par sjokkerte passasjerer. Hva nå?

Under opplæring til sertifikatet og ved senere rettighetsforlengelser og dess like, har vi fått innpodet hvor viktig det er med grundig planlegging for å unngå problemer. Videre er vi drillet i hvordan vi skal opptre når flyturen – trass i all planlegging – utvikler seg i dramatisk gal retning. Denne drillingen tar oss imidlertid bare frem til – og gjennom – en forhåpentligvis vellykket nødlanding. Hva som bør skje etter en nødlanding har ikke hatt samme fokus. Rent prioriteringsmessig er det utvilsomt fornuftig å legge mest vekt på hvordan man skal komme seg helskinnet ned på bakken. Men har du først kommet deg gjennom et havari, så møter du raskt en del problemstillinger som bør håndteres riktig for å unngå at du pådrar deg selv og andre unødige vanskeligheter eller det som verre er.

Det er med tanke på denne «etterpå-situasjonen» artikkelen er ment å gi litt veiledning. Det ligger i sakens natur at artikkelen forutsetter at du er kommet deg hel og førlig gjennom selve nødlandingen, og at du er i stand til å tenke og opptre noenlunde rasjonelt. Det er i første rekke oss privatflygere jeg har for øye, men deler av artikkelen kan kanskje også være av interesse for andre.

For flyging som skjer innenfor rammene av sportsflyklubb eller motorflyklubb innenfor NLF-systemet, vil aktuell seksjon/klubb ha egne handlingsplaner for ulykker.¹ Disse planene kommenterer jeg ikke nærmere her.

Og hva sier loven ?

Luftfartslovgivningen har flere bestemmelser som dekker «etterpå-situasjonen». En generell fanebestemmelse har vi i luftfartsloven § 6-8 der det heter:

¹ Se eksempelvis <https://bit.ly/30GpU2r> og <https://bit.ly/33LidVF>.

«Kommer fartøyet i nød, skal fartøysjefen gjøre alt som står i hans makt for å trygge fartøy, ombordværende og gods. Må fartøyet forlates, skal han såvidt mulig sørge for å bringe fartøydokumentene i sikkerhet.»

Også uten å være klar over denne paragrafen tror jeg de fleste vil prøve å leve opp til første setning (men kanskje slik at vi prioriterer «ombordværende» foran flyet...). Og siste setning: Vel, du er i alle fall klar over den nå.

En tilsvarende bestemmelse finner vi i den felleseuropeiske regelverksdelen for ikke-kommersielle luftfartsoperasjoner med ikke-komplekse luftfartøy (del-NCO), se NCO.GEN.105 (e):

«The pilot-in-command shall, in an emergency situation that requires immediate decision and action, take any action he/she considers necessary under the circumstances in accordance with 7.d of Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008. In such cases he/she may deviate from rules, operational procedures and methods in the interest of safety.»

Ellers har luftfartsloven, tilhørende forskrifter (BSL-ene) og EU-forordninger innen luftfart som er gjennomført i norsk rett en rekke andre og mer konkrete bestemmelser som er relevante i en «etterpå-situasjon». Vi kommer innom de viktigste av disse etterhvert.

Konkret – hva gjør du?

Det du skal gjøre etter nødlandingen faller i tre ulike «fremdriftsbolker»:

- Noe skal du gjøre øyeblikkelig
- Noe skal du gjøre «rett etter øyeblikkelig»
- Noe tas «litt etterpå»

«Øyeblikkelig»

Første bud: Flyr du alene – kom deg ut! Har du *passasjerer*: Få dem ut, få dem vekk, få dem i sikkerhet!

Andre bud: Vurder *flyet/vraket*. Er det trygt å nærme seg? Lekker det bensin? Er det brannfare? Ligger vraket stabilt i terrenget, eller kan det velte over deg eller gli ut for en skrent? Hvis du velger å nærme deg flyet, så ta ut det viktigste først: Førstehjelpsutstyr, annet nødutstyr (reserveradio, fyrstikker/lighter, signalspeil, nød- /signallys etc.), mobiltelefon, klær, sovepose, mat og drikke etc.² Sjekk om nødpeilesendere (PLB og/eller ELT) er aktiv(e). Hvis flyet ligger på ryggen med antennen i bakken, se om det er mulig å ta ELT-en ut av flyet.

Tredje bud: Ta hånd om *passasjerene* (og deg selv). Gi førstehjelp hvis påkrevet. Hold dere varme, søk om nødvendig ly og ta eventuelt på ekstra klær.³ Vær klar og tydelig når du gir beskjeder – du er fremdeles *fartøysjef*. Stress ned, hold motet oppe.

«Rett etter øyeblikkelig»

Det videre hendelsesforløp kan variere – og med dét behovet for flere tiltak fra din side. Hvis du ikke har landet i et lufthavnstrøk, vil vitner ofte ha tilkalt politi og ambulanse. I så fall vil disse gjerne være på plass kort tid etter at du har krøpet ut av flyet. Mye av den videre oppfølgingen er da i

² Jf. BSL D 1-8 § 7 for «vedlegg 1-luftfartøy» som sportsfly og selvbygde fly. Se NCO.IDE.A.145, NCO.IDE.A.160 og NCO.IDE.A.180 for «EASA-luftfartøy».

³ Jf. BSL D 1-8 § 5 for «vedlegg 1-luftfartøy» som sportsfly og selvbygde fly. Se NCO.IDE.A.180 for «EASA-luftfartøy».

gjenge uten at det kreves spesielle «haste-initiativ» fra deg. Men hvis du sitter forlatt i ødemarken med et vraket fly og kanskje skadede passasjerer (eller verre), kan noen tips være nyttige.

1. *Merk deg posisjonen.* For å lede letemannskaper og andre på rett vei, er det avgjørende at du vet hvor du er. Notér deg koordinatene på GPS-en du alltid har med deg. Er du og aktuelle søkemannskaper lokalkjent, så er selvsagt stedsnavn greit nok.
2. *Merk havaristedet.* Vi husker tegningene i AIP-en⁴ om hvordan vi skal trække tegn i snøen eller legge ut granbar eller liknende. De to viktigste og enkleste tegnene:
 - En enkelt «v» betyr «trenger hjelp».
 - En enkelt «x» betyr «trenger legehjelp».

Sørg for at tegnene har best mulig kontrast, og at de ikke er for små (minst 2,5 meter i utstrekning). For øvrig: Tenn et bål (røyk om dagen, lys om natten).

3. *La vraket/vrakdeler ligge mest mulig urørt.* Med mindre det er nødvendig av sikkerhetshensyn eller for å hjelpe skadde personer, er det forbudt å «endre ulykkesstedets tilstand eller ta prøver fra det, flytte eller ta prøver av eller fjerne luftfartøyet, dets innhold eller vrakrester». Unntak gjelder dersom «de myndigheter som har kontroll med stedet uttrykkelig har tillatt det».⁵
4. *Bli ved flyet.* I 99 prosent av tilfellene er det bedre å bli ved flyet fremfor å gå etter hjelp. For søkemannskaper og andre er det lettere å få øye på et fly(vrak) enn en enkeltperson i terrenget. Hvis du/dere tar sjansen på å forlate flyet: Tråkk i snøen en *pil som peker i retningen dere har gått*. Hvis barmark: Bruk stokker, granbar eller liknende.
5. *«Varsle» – hva, hvem og hvordan.*

Har man vært igjennom en vellykket nødlanding, vil det for de fleste være en selvsagt ting å gi beskjed til utenverdenen. Og dette legger da også regelverket opp til – folkevett og jus vandrer stundom hånd i hånd.

Hva mener så regelverket med å «varsle»? I dette ligger at det snarest skal gis beskjed til aktuelle instanser om hva som har skjedd. Dette kan gjøres muntlig med mobiltelefon, eventuelt over radio. Før du ringer eller kaller opp, prøv å ha klart for deg (i hodet eller på papir) de viktigste opplysningene:⁶

- LN-???
- C 172 event. PA 28 event. ...
- tidspunkt for ulykken
- sted / posisjon
- eiers eller brukers navn
- ditt navn (!) og hvordan du kan kontaktes, samt skadetilstand i den grad undersøkelsesmyndigheten bør vite om det
- antall omkomne, antall alvorlig skadede og lettere skadede
- omfanget av skader på luftfartøyet
- skade på tredjemanns eiendom
- hva skjedde (ikke hvorfor)
- kort beskrivelse av lokalt vær

⁴ AIP GEN 3.6 kapittel 6.

⁵ Jf. Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 artikkel 13(2).

⁶ Jf. BSL A 1-3 § 6 annet ledd.

Forskriften understreker et viktig poeng: Varslingen må ikke forsinkes på grunn av at enkelte opplysninger mangler.

Hvem skal varsles? Svaret er avhengig av situasjonen – og bestemmelsene i EUs undersøkelsesforordning.⁷ Nå er det de færreste av oss som har med forskrifter og EU-forordninger i cockpit, så vi konsentrerer oss om å huske det viktigste. Vi begynner med skillet mellom «luftfartsulykke» og «alvorlig luftfartshendelse». Dette skillet er avgjørende for hva du plikter å foreta deg.

«Luftfartsulykke» er definert i undersøkelsesforordningen⁸ artikkel 2 nr. 1. Denne bestemmelsen er på hele 279 ord. For vårt praktiske formål nøyer vi oss med å fastslå at du står overfor en «luftfartsulykke» hvis du svarer «ja» på minst ett av følgende tre spørsmål:

- Er menneskeliv gått tapt?
- Er det personskade av et visst omfang (beinbrudd etc. eller alvorligere)?⁹
- Er det skade på flyet som påvirker flyets struktur, yteevne eller flyegenskaper?¹⁰

Hvis du ut fra dette står overfor en luftfartsulykke plikter du¹¹ «straks» å varsle:

- nærmeste enhet av lufttrafikkjentesten, eller
- politiet, eller
- hovedredningssentralen.

Lufttrafikkjentesten kan du for så vidt prøve å nå ved hjelp av reserveradioen du alltid bør ha med deg.¹² Kall opp den enheten (tårn, kontrollsentral eller annet) som du vet dekker ditt område, eventuelt den enheten du sist var i kontakt med. Nå har radioen neppe rare rekkevidden i bakkeplan, men meldingen kan fanges opp av fly i nærheten som igjen kan varsle lufttrafikkjentesten. Hvis du vil sende på nødfrekvensen 121,500 MHz, husk å slå av ELT-en mens du sender (ELT-en sender på 121,500 MHz og 406 MHz). Oppnår du ikke radiokontakt på 121,500 MHz slår du på ELT-en igjen.

Ellers er dekningen for mobiltelefon blitt så bra at mobilen kanskje bør være ditt primære kommunikasjonsmiddel. I AIP Norge som du bør ha nedlastet for hånden på nettbrettet ditt, finner du telefonnummeret til ulike deler av lufttrafikkjentesten. Gode flygerapper som Skydemon, ForeFlight og Jeppesen vil også gi tilgang til denne type informasjon.

Politiet. Et alternativ til lufttrafikkjentesten er politiet. Telefonnummeret (112) er lett å huske, men det skader ikke å lagre nummeret i mobilen like godt først som sist. Ellers er det én ting å melde fra til politiet – noe annet er hvordan du for øvrig skal forholde deg til lovens voktere. Se nærmere om dette nedenfor.

Hovedredningssentralen. Alternativt kan du forsøke hovedredningssentralen. For Nord-Norge er alarmtelefonnummeret 75 55 90 00. For Sør-Norge er nummeret 51 51 70 00. Legg inn numrene i mobilen, jo før jo heller.

⁷ Jf. luftfartsloven § 12-6.

⁸ Jf. forordning (EU) 996/2010 artikkel 2 nr. 1.

⁹ Jf. forordning (EU) 996/2010 artikkel 2 nr. 17.

¹⁰ Jf. forordning (EU) 996/2010 artikkel 2 nr. 1 bokstav b.

¹¹ Jf. luftfartsloven § 12-2 første ledd og BSL A 1-3 § 6 første ledd.

¹² Jf. BSL D 1-8 § 7 annet ledd for «vedlegg 1-luftfartøy» som sportsfly og selvbygde fly. For EASA-luftfartøy finnes ingen tilsvarende bestemmelse.

I en ulykkessituasjon er det kun én av disse instansene du plikter å varsle (den instansen du får kontakt med kommuniserer med de to andre). Men sunn fornuft tilsier at du fører opp et par andre adressater på varslingslisten din:

Familie/pårørende: Ring hjem / til nærmeste pårørende. Flyulykker blir umiddelbart en sak for media, så prøv å komme i forkant av NRK, P4 og lignende. Informér saklig og ryddig om situasjonen på godt og ondt. Dersom passasjerer er omkommet eller alvorlig skadet, kan det likevel være bedre å overlate informasjonen om dette til profesjonelle (politi, lege, prest eller liknende).

Flyets eier/klubben: Hvis du ikke er eieier av flyet, er det en selvsagt ting at du underretter medeierne og eventuelt flyklubben.

Legg ellers merke til at ved en luftfartsulykke så plikter du *ikke* å varsle Statens havarikommisjon (SHK). Umiddelbart kan dette virke litt underlig. Systemet er imidlertid at varsler du lufttrafikkjentesten, politiet eller hovedredningssentralen – så vil disse instansene gi underretning til SHK (og til Luftfartstilsynet).

– Så langt om varsling i en ulykkessituasjon.

Dersom du *ikke* står overfor en luftfartsulykke, kan du enten stå overfor en alvorlig luftfartshendelse eller en (mindre alvorlig) luftfartshendelse. Hvorvidt hendelsen er alvorlig framkommer av definisjonen i undersøkelsesforordningen artikkel 2 nr. 16. Også dette er en lang definisjon, men den kan sammenfattes med at hendelsen er alvorlig dersom det var stor sannsynlighet for at en ulykke kunne ha inntrådt. Vedlegget til undersøkelsesforordningen lister opp praktiske eksempler på alvorlige hendelser. Er hendelsen alvorlig, skal du «straks varsle Statens havarikommisjon om hendelsen».¹³ Nummeret til SHKs 24-timers vakttelefon er 63 89 63 20. Legg det inn i mobilen allerede i dag!

Andre instanser plikter du strengt tatt ikke å varsle ved alvorlige luftfartshendelser – i det minste ikke ut fra BSL A 1-3. Men igjen er det tillatt å bruke sunn fornuft. Familie/pårørende må som nevnt underrettes. Det samme gjelder medeier/klubb. Og har du landet uten en skramme på fly eller person, men er hensatt på en islagt sjø utenfor allfarvei i minus 20 med snøstormen piskende rundt ørene, ja da ringer du selvsagt politiet eller hovedredningssentralen. Hvis du føler at den sunne fornuft trenger et juridisk grunnlag, så minner jeg om omsorgsplikten du har i henhold til luftfartsloven § 6-8, jf. ovenfor.¹⁴

Er hendelsen ikke alvorlig, kan det likevel tenkes at du har rapporteringsplikt etter rapporteringsforordningen.¹⁵ Hvorvidt en hendelse er rapporteringspliktig eller ikke, finner du ut av ved å lese vedlegg V til forordning [\(EU\) 2015/1018](#), men dette er tema for en annen artikkel. Hvordan du går frem for å sende inn rapport, ser du nedenfor.

¹³ Jf. BSL A 1-3 § 7 første ledd.

¹⁴ For ordens skyld nevnes at det finnes noen særbestemmelser om varsling som ligger litt på kanten av det scenariet med motorsvikt og nødlanding i terrenget som denne artikkelen bygger på. Stikkordsmessig minner jeg om varsling av lufttrafikkhendelser (A 1-3 § 7 annet ledd), bird strike (A 1-3 § 10), farlig gods (A 1-3 § 9). Endelig minnes om at dersom det foreligger tekniske feil som kan være gjennomgående for f. eks. den flytypen eller motortypen du brukte, så skal du varsle Luftfartstilsynet pr. telefon «eller annet egnet middel» (A 1-3 § 8). I sistnevnte tilfelle vil vi i praksis være utenfor området for den typiske «straksvarsling» som denne artikkelen har for øye.

¹⁵ Jf. forordning (EU) nr. 376/2014

«Litt etterpå»

Vi legger nå til grunn at varslingen til politi eller andre har gitt de ønskede resultater, du og dine passasjerer er i sikkerhet, og situasjonen er under kontroll. Da venter andre plikter.

Fyll ut og send inn rapport. Både ulykker, alvorlige hendelser og visse ikke-alvorlige hendelser skal rapporteres skriftlig. Rapportering skal i så tilfelle skje innen 72 timer.¹⁶ Rapportering skjer gjennom flyklubbens rapporteringssystem (eksempelvis OBSREG som NLF anbefaler), gjennom Altinn¹⁷ eller det skjemaet sertifikatutstedende stat anviser.¹⁸

Forklaring til SHK. Når du har rapportert som du skal, har du for så vidt gjort det du plikter å gjøre overfor myndighetene – i alle fall foreløpig. I enkelte saker vil imidlertid SHK også ha en eller flere samtaler med deg. Og når SHK kaller, da stiller du opp.¹⁹ I samtalene med SHK kan du – om du selv ønsker det – ta med deg en advokat eller annen støttespiller (venn, familiemedlem eller andre).

Det er viktig å være klar over at overfor SHK har du utvidet forklaringsplikt – du plikter å fortelle SHK «alt» som er relatert til havariet.²⁰ Forklaringsplikten overfor SHK innebærer at du også må forklare deg om forhold som kan sette deg selv i et dårlig lys. Til gjengjeld har SHK en vidtgående taushetsplikt.²¹ Denne taushetsplikten gjelder både det du har sendt skriftlig rapport om, og det du forklarer muntlig. Og det du har sagt eller skrevet til SHK kan ikke brukes mot deg i en eventuell straffesak. SHK er forøvrig ikke interessert i – og skal ikke være interessert i – om du har gjort noe straffbart. SHK har kun fokus på å finne årsakene til ulykken eller hendelsen, uten å fordele skyld og ansvar.

SHKs undersøkelser munner ut i en rapport om hendelsesforløpet, en vurdering av årsaksforholdene og eventuelt tilrådinger om tiltak som bør settes i verk for å unngå lignende tilfelle.²² Som fartøysjef vil du få tilsendt utkast til slik rapport for kommentar – rapportutkastet er unntatt offentlighet.

Dernest utarbeider SHK sin endelige rapport. Den endelige rapporten er offentlig og legges blant annet ut på SHKs hjemmeside. I en eventuell straffesak (som da politiet – *aldri SHK* – tar initiativ til), kan både du og politiet bruke den endelige SHK-rapporten som bevis. (Hvem som påberoper seg rapporten vil nok i praksis være avhengig av rapportens innhold).

Også *Luftfartstilsynet* og *EASA* kan engasjere seg i kjølvannet av en ulykke eller hendelse. Oftest holder imidlertid Luftfartstilsynet og EASA en lav profil i saker som SHK har under behandling. Dette henger blant annet sammen med at SHK plikter å holde Luftfartstilsynet og EASA løpende orientert om forhold undersøkelsen avdekker.²³ Luftfartstilsynet har – med noen forbehold – taushetsplikt om det du selv har rapportert til dem, og om informasjon som mottas fra SHK.²⁴ Disse opplysningene kan heller ikke brukes som bevis i en straffesak, og som hovedregel heller ikke benyttes som grunnlag for å tilbakekalle sertifikatet ditt.²⁵

¹⁶ Rapporteringsforordningen artikkel 4 nr. 7, jf. BSL A 1-3 § 1 første ledd.

¹⁷ Skjema NF-2007 dersom du har sertifikat utstedt av norsk myndighet.

¹⁸ <https://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/>

¹⁹ Undersøkelsesforordningen artikkel 11 nr. 2 bokstav f.

²⁰ Undersøkelsesforordningen artikkel 11 nr. 2 bokstav f, jf. BSL A 1-4 § 7.

²¹ Luftfartsloven § 12-8.

²² Undersøkelsesforordningen artikkel 16.

²³ Undersøkelsesforordningen artikkel 15 nr. 3 og artikkel 17 nr. 1.

²⁴ Luftfartsloven § 12-7 tredje ledd § 12-11 tredje ledd.

²⁵ Luftfartsloven §§ 12-8, 12-12 og 12-13.

Siste punkt på «litt etterpå-agendaen» er ditt *forsikringsselskap*. Her er budskapet i all korthet: Når du er vel hjemme, finner du frem forsikringsavtalen og forholder deg til prosedyrene der. Vær oppmerksom på at forsikringsselskapene ofte får tilgang til politiets saksdokumenter. Se nærmere nedenfor om politiets ansvar og oppgaver, og ditt forhold til politiet.

Hva med media?

For å si det forsiktig: Det er ingen grunn til å oppsøke media. Satt på spissen er media kun opptatt av å gjøre *mest mulig* ut av noe du oftest er tjent med blir gjort *minst mulig* ut av. Blir du imidlertid oppsøkt av media, vær korrekt, høflig og knapp (du har ingen forklaringsplikt overfor journalister!). Vær bevisst på at du rett etter havariet kanskje ikke er «helt deg selv». I en slik situasjon er det all mulig grunn til å være varsom hvis du får stukket en mikrofon opp i ansiktet.

Velger du å si noen ord så bekreft det alle vet – «*ja, det har vært en ulykke, det gikk etter omstendighetene bra*» (hvis du har dekning for å si dette) og «*nei, – jeg har ingen formening om hva ulykken skyldes, dette vil SHK finne ut av*». Ikke gi deg ut på spekulasjoner. Ikke påta deg skyld (du har både en mulig straffesak og en forsikringssak foran deg). Hvis du ikke svarer på spørsmål (eller hvis du gir et annet svar enn det journalisten gjerne vil høre), så blir spørsmålet ofte gjentatt – igjen og igjen. Ikke la deg påvirke av dette. Vær rolig og høflig, gjenta bare at «*jeg har ingen flere kommentarer*».

En annen ting (og litt på siden av det «ødemarksnødlandingsscenarioet» artikkelen ellers bygger på): Som vi alle vet, skjer det store gross av flyulykker i forbindelse med landinger og avganger, og brorparten av disse skjer fra en vanlig flyplass. I disse tilfellene vil det ofte være vitner til ulykken – typisk klubbkolleger av den som havarerer. Da er det en god regel at klubben skjerner havaristen fra media. Med forbehold om hva som kan være nedfelt i klubbens/seksjonens handlingsplan ved ulykker, utpekes det én – og kun én – person som tar seg av media. Krysskommunikasjon er ikke av det gode. Med hensyn til hva den mediaansvarlige bør si og ikke si, gjelder stort sett det som er nevnt ovenfor.

... og politiet?

I forbindelse med havarier har politiet flere oppgaver. Som vi har vært inne på, har politiet (d)en ledende rolle innen søk- og redning. For det andre vil politiet ofte ha oppgaven som skadestedsleder. Det vil si at politiet skal ta seg av sikring og kontroll av havaristedet. Endelig er det politiets oppgave å foreta etterforskning, det vil si søke å avklare om det i forbindelse med ulykken har skjedd noe straffbart. Den uniformerte personen som kommer mot deg der du står ved siden av vraket er med andre ord både en venn i nøden, en samarbeidspartner og en potensiell motstander. Hvordan forholder du deg til et slikt «flerhodet vesen».

Du opptrer høflig og saklig, nøkternt og ryddig. Du oppgir selvsagt personalia (det plikter du), det vil si navn, fødselsdato og –år, stilling eller bopel.²⁶ Hvis politiet ber om å få se sertifikatet ditt, så gir du dem dét. Og vil politiet ta med seg sertifikatet – så la dem gjøre det. Enkelthetene rundt politiets beslagsrett er et større tema,²⁷ men det er sjelden et poeng å ta en diskusjon rundt dette i ditt første møte med politiet. Men en kvittering kan du be om. Og alkotest? Vel, se nedenfor.

Alt etter den tilstand du er i, viser du ellers alminnelig hjelpsomhet på havaristedet. For øvrig gjelder mye av det samme som for din håndtering av media: Bekreft det alle kan se – at det har vært en ulykke, og at «*ja, det var jeg som førte flyet*». Men vær tilbakeholden med å si noe om årsakene. Det er ingen grunn til å utbasunere selvkritikk eller gi seg inn på hypoteser og teoretiseringer. Igjen –

²⁶ Straffeloven § 162 og politiloven § 8 første ledd nr. 3.

²⁷ Straffeprosessloven kapittel 16.

umiddelbart etter et havari er det ikke gitt at du er helt deg selv, og det maner til en viss ordknapphet. Dette vil politifolk flest skjønne. Du har heller ingen forklaringsplikt overfor politiet²⁸ – og dét er noe alle politifolk vet.

Hva er det så du kan risikere straff for? Å havarere er i seg selv ikke straffbart. Det som kan være straffbart er handlinger eller mangel på handlinger fra din side som rammes av konkrete straffebestemmelser i luftfartslovgivningen eller i den alminnelige straffeloven. I praksis er det «skjødesløshetsregelen» som oftest er aktuell.²⁹ Ved personskade eller dødsfall kan det bli aktuelt med tiltale og dom for henholdsvis uaktsom legemsbeskadigelse³⁰ og uaktsom forvoldelse av død.³¹ Ved dødsfall eller betydelig materiell skade har også den såkalte «mordbrannparagrafen» vært brukt. Etter dagens straffelov rammer bestemmelsen «[f]remkalling av fare for allmennheten», blant annet den som forårsaker «luftfartsulykke eller lignende ulykke, som lett kan medføre tap av menneskeliv».³²

Velger du å avgi forklaring for politiet, så kan forklaringen slå begge veier: Den kan bidra til at du sjekkes ut av saken, men den kan også brukes mot deg som bevis i en eventuell straffesak. Ut fra dette kan det være hensiktsmessig at du skyver litt på en eventuell forklaring til politiet til du har fått summet deg og fått inntrykkene litt på avstand. I forlengelsen av dette: Hvis det er aktuelt med en forklaring til SHK (jf. ovenfor om dette), så kan det være hensiktsmessig å ta denne SHK-samtalen før du avgir politiforklaringen. (Hverken SHK eller politiet har noen «forkjøringsrett» med hensyn til hvem som skal ta et avhør først). I samtalen med SHK – der du plikter å fortelle «alt» – kan det være at enkelte ting du først ikke var deg bevisst, faller på plass. Både dette, og erfaringen med selve «avhørssituasjonen» kan gjøre deg mer skikket til et politiavhør etterpå.

Også under forklaringen hos politiet har du rett til å ta med deg en medhjelper eller støtteperson. Av og til kan det være hensiktsmessig å ha med seg en advokat – av og til er det best at advokaten kun svever i bakgrunnen som rådgiver før og etter avhøret, og av og til kan det gå utmerket også uten at du kontakter advokat. Men valg av strategi er verdt litt tankevirksomhet.

Hva med promille? Utgangspunktet er enkelt – alkohol og flyging hører ikke sammen. Hvis politiet på havaristedet tar initiativ til blåseprøve eller blodprøvetaking, bør det for det første være kurant å si «ja selvsagt, ta de prøver dere bare vil». For det andre har politiet hjemmel til å ta en slik test når «personen med eller uten egen skyld er innblandet i en luftfartsulykke eller luftfartshendelse».³³ Husk at det er forbudt å innta alkohol i et tidsrom på åtte timer før flygingen begynner, at promillegrensen er 0,2 og at det som hovedregel er forbudt å innta alkohol de første seks timene etter ulykken.³⁴ Langt på vei gjelder det samme for andre berusende eller bedøvende midler (narkotika, legemidler etc.). Brudd på disse bestemmelsene er straffbart og medfører tilbakekall av sertifikat i minst ett år (og for alltid i gjentagelsestilfelle innenfor en femårs periode).³⁵

Noen ord om havari i utlandet

²⁸ Straffeprosessloven § 230 første ledd, menneskerettsloven § 2 nr. 1 og nr. 3, jf. EMK art. 6 nr. 1, jf. SP art. 14 nr. 3 bokstav g.

²⁹ Se vedlegg til forordning (EU) nr. 923/2012 kapittel SERA.3101 sammenholdt med luftfartsloven § 9-1 første ledd og § 14-13 første ledd.

³⁰ Jf. straffeloven § 280.

³¹ Jf. straffeloven § 281.

³² Jf. straffeloven § 355, jf. § 356.

³³ Jf. luftfartsloven § 6-13 første ledd nr. 2.

³⁴ Jf. luftfartsloven §§ 6-11 og 6-12.

³⁵ Jf. luftfartsloven § 5-6 annet ledd.

Det som er sagt ovenfor er basert på forholdene her i landet. Hvis ulykken skjer utenfor Norge, oppstår to hovedspørsmål: For det første: Hvilke regler gjelder i «vedkommende utland» når du havarerer der med et norskregistrert fly? Og for det andre: Hvordan skal du opptre overfor norske myndigheter i forbindelse med et havari med norsk fly i utlandet?

Helt kort: Du må være forberedt på at vedkommende utlands nasjonale regler gjelder fullt ut. Her sier det seg selv at det er vanskelig å gå i detaljer. Men vi har et felles utgangspunkt i vedlegg 13 til Chicago-konvensjonens (ICAO Annex 13). Dette vedlegget gjelder undersøkelser av ulykker og hendelser, og det skal være retningsgivende for den nasjonale lovgivningen på dette området i alle land som er medlem av FNs sivile luftfartsorganisasjon ICAO³⁶ (og det er de fleste land det er aktuelt for en norsk hobbyflyger å besøke). Skjer ulykken i et annet EØS-land, er det greit å vite at både undersøkelsesforordningen og rapporteringsforordningen har direkte virkning (med mulig unntak for sportsfly og andre luftfartøy som ikke er felleseuropeisk regulert). Det som er sagt ovenfor om din stilling overfor SHK skal derfor i stor grad ha gyldighet også utenfor Norges grenser – og i særdeleshet dersom du befinner deg i andre EFTA- eller EU-stater.

I praksis er imidlertid situasjonen mer sammensatt: Enkelte land har et noe løssluppet forhold til ICAO Annex 13, og undersøkelsesforordningen gir et visst handlingsrom for medlemsstatene på enkelte områder til å tillempe praksisen til nasjonal lovgivning. Vær også klar over at «hangen til straff» kan være langt mer fremtredende i enkelte andre land enn det vi har tradisjon for i Norge. Andre EØS-stater er i likhet med Norge bundet av prinsippet om rettfærdig rettergang i den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) artikkel 6 nr. 1, og i dette ligger også et implisitt krav til statene om å sikre at mistenkte ikke pålegges forklaringsplikt overfor politiet. Likevel kan både kultur og rettstradisjoner påvirke hva som *faktisk* skjer når ulykken først er ute. Så derfor – opptre høflig og ryddig, men vei dine ord (det er bedre å bruke språkproblemer som «en alliert», fremfor å stotre i vei på et fremmed språk uten å overskue konsekvensene av hva du sier). Søk om nødvendig råd. Ta gjerne kontakt med NLF som vil prøve å gi deg relevante henvisninger til for eksempel stedlig søsterorganisasjon.

Hva så med norske myndigheter? Hvordan forholder du deg til dem etter et havari med norsk fly i utlandet? Som et grovt utgangspunkt gjelder norsk luftfartslovgivning for norske luftfartøyer også utenfor Norge.³⁷ Fra dette utgangspunktet er det flere og vesentlige unntak. Vi nøyer oss med å fastslå at ved havari i utlandet trenger du ikke å følge de *norske* reglene om varsling. Du trenger heller *ikke sende skriftlig rapport til SHK*. Derimot vil det typisk gjelde nasjonale varslingsregler som har mye til felles med de norske. Overfor Luftfartstilsynet (eller den stat som har utstedt ditt flysertifikat) gjelder imidlertid de vanlige reglene om skriftlig rapport innen 72 timer.

Gjennomgående spiller både SHK og Luftfartstilsynet en tilbaketrasket rolle ved «mindre» havarier med norske fly i utlandet. Normalt vil nok en nødlanding i utlandet med en norsk Piper eller Cessna heldigvis høre hjemme i denne «mindre-kategorien».

³⁶ International Civil Aviation Organization.

³⁷ Jf. luftfartsloven § 1-2 annet ledd.