

ETTER ULYKKEN

Av advokat Sigmund Sandall

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 PFT'er, LPT 2'er, PC'er 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 man først kommet seg 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.

Og hva sier loven ?

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

"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.

Ellers har luftfartsloven og tilhørende forskrifter (BSL'ene) en rekke andre og mer konkrete bestemmelser som er relevante i en "etterpå-situasjon". Vi kommer innom de viktigste av disse etter hvert.

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.¹. Sjekk om ELT'en er aktiv. Hvis flyet ligger på ryggen med antennen i bakken, - se om det er mulig å ta ut ELT'en.

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 klær². 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 alt for grissgrendt strøk 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 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 o.a. på rett vei er det avgjørende at du vet hvor du er. Notér deg koordinatene på den håndholdte 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'en³ om hvordan vi skal trække tegn i snøen eller legge ut granbar el.l. 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 liv og helse står på spill etter ulykken, er det forbudt å fjerne eller flytte på vrakrester m.v.⁴

¹ Jfr. BSL D 1-8 § 7.

² Jfr. BSL D 1-8 § 5.

³ AIP GEN side 3.6-5.

⁴ Jfr. luftfartsloven § 12-14.

4. *Bli ved flyet.* I 99% 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 el.l.

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 (mobil)telefon, eventuelt over radio. Før du ringer eller kaller opp så prøv å ha klart for deg (i hodet eller på papir) de viktigste opplysningene⁵:

- LN-???
- C 172 event. PA 28 event. ...
- tidspunkt for ulykken
- sted / posisjon
- eiers navn
- ditt navn (!)
- antall om bord
- personskade
- materiell skade
- hva skjedde (ikke hvorfor).

Hvem skal varsles? Svaret er avhengig av situasjonen, - og BSL A 1-3. Nå er det de færreste av oss som har med forskriftssamlingen 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 BSL A 1-3 § 4 tredje ledd. Denne bestemmelsen er på 189 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 flg. tre spørsmål:

- Er menneskeliv gått tapt?
- Er det personskade av et visst omfang (beinbrudd etc eller alvorligere)⁶?
- Er det skade på flyet som påvirker flyets struktur, yteevne eller flyegenskaper⁷?

Hvis du ut fra dette står overfor en luftfartsulykke plikter du⁸ "straks" å varsle

- lufttrafikkjentesten, eller
- politiet, eller
- Hovedredningssentralen.

Lufttrafikkjentesten kan du for så vidt prøve å nå ved hjelp av reserveradioen du alltid bør ha med deg⁹. Kall opp den enheten (tårn, kontrollsentral el.a.) som du vet dekker ditt område, eventuelt den enheten du sist var i kontakt med. Nå har radioen neppe rare rekkevidden i bakkeplan, men

⁵ Jfr. BSL A 1-3 § 4 første ledd og § 9.

⁶ Jfr. BSL A 1-3 § 4 tredje ledd a) jfr. åttende ledd.

⁷ Jfr. BSL A 1-3 § 4 tredje ledd b).

⁸ Jfr. luftfartsloven § 12-5 første ledd og BSL A 1-3 § 9.

⁹ Jfr. BSL D 1-8 § 7 annet ledd.

meldingen kan fanges opp av fly i nærheten som igjen kan varsle lufttrafikkjenten. Hvis du vil sende på nødfrekvensen 121,5 så husk å slå av ELT'en mens du sender (ELT'en sender på 121,5 Mhz og 406 Mhz). Oppnår du ikke radiokontakt på 121,5 slår du på ELT'en igjen.

Ellers er dekningen for mobiltelefon blitt så bra at mobilen kanskje bør være ditt primære kommunikasjonsmiddel. I Jeppesen (som du har god plass til i flybag'en) finner du telefonnummeret til ulike deler av lufttrafikkjenten. Opplysningen (1881 o.a.) kan også være et alternativ.

Politiet. Et alternativ til lufttrafikkjenten 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 de tre nordligste fylkene er alarmtelefonnummeret 7555 9000. For resten av landet er nummeret 5151 7000. Legg inn numrene i mobilen jo før jo heller.

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 el.l.).

Flyets eier / klubben: Hvis du ikke er eier 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 for Transport (SHT). Umiddelbart kan dette virke litt underlig. Systemet er imidlertid at varsler du lufttrafikkjenten, eller politiet, eller Hovedredningssentralen, så vil disse instansene gi underretning til SHT (og til Luftfartstilsynet)¹⁰.

– Så langt om varsling i en ulykkessituasjon.

Hva så med varslingsplikten når nødlandingen ikke har resultert i en luftfartsulykke, men ("bare") i en alvorlig luftfartshendelse¹¹? Utgangspunktet enkelt, - du plikter kun å varsle SHT¹². Nummeret til SHT's 24-timers vakttelefon er 6389 6320. Legg det inn i mobilen. Varsling skal skje "straks".

Andre instanser plikter du strengt tatt ikke å varsle, - i det minste ikke ut fra BSL A 1-3. Men igjen er det tillatt å bruke sunn fornuft. Familie / pårørende må selvsagt underrettes. Det samme gjelder medeiere / 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 hht. luftfartsloven § 6-8, jfr. ovenfor¹³.

¹⁰ Jfr. luftfartsloven § 12-5 første ledd.

¹¹ D.v.s. at det "nesten" inntrådte en luftfartsulykke. Jfr. BSL A 1-3 § 4 sjette ledd.

¹² Jfr. BSL A 1-3 § 10 første ledd.

¹³ For ordens skyld nevnes at det finnes noen særbestemmelser om varsling som ligger litt på kanten av det scenarioet med motorsvikt og nødlanding i terrenget som denne artikkelen bygger på. Stikkordsmessig minner jeg om varsling av lufttrafikkhendelser (A 1-3 § 10), bird strike (A 1-3 § 13), farlig gods (A 1-3 § 12). Endelig minnes om at dersom det foreligger tekniske feil som kan være gjennomgående for f. eks. den flytypen eller motortypen du brukte, så skal

”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 NF 2007. Både ulykker, alvorlige hendelser og ikke-alvorlige hendelser skal rapporteres skriftlig. Det er utarbeidet et eget rapporteringsskjema – NF 2007 – som kan lastes ned fra hjemmesiden til SHT (www.aibn.no) eller Luftfartstilsynet (www.luftfartstilsynet.no). Rapport skal sendes senest 72 timer etter at ulykken eller hendelsen fant sted¹⁴.

Rapporten skal i noen tilfelle sendes både til SHT og Luftfartstilsynet, og i noen tilfelle bare til Luftfartstilsynet. Dette er ikke så besværlig som det høres ut. Sender du NF 2007 via den offentlige portalen ALTINN er det tilstrekkelig å fylle ut og sende skjemaet én gang. Systemet sørger automatisk for at skjemaet ender hos riktig adressat(er) (SHT og / eller Luftfartstilsynet).

Forklaring til SHT. Når du har sendt inn NF 2007 har du for så vidt gjort det du plikter å gjøre overfor myndighetene, - i alle fall foreløpig. I enkelte saker vil imidlertid SHT også ha en eller flere samtaler med deg. Og når SHT kaller, da stiller du opp. I samtalen med SHT kan du – om du selv ønsker det – ta med deg en advokat eller annen støttespiller (venn, familiemedlem el.a.)¹⁵.

Det er viktig å være klar over at overfor SHT har du utvidet forklaringsplikt, - du plikter å fortelle SHT ”alt” som er relatert til havariet¹⁶. Forklaringsplikten overfor SHT innebærer at du også må forklare deg om forhold som kan sette deg selv i et dårlig lys. Til gjengjeld har SHT en vidtgående taushetsplikt¹⁷. Denne taushetsplikten gjelder både det du har sendt skriftlig rapport om, og det du forklarer muntlig. Og det du har sagt eller skrevet til SHT kan ikke brukes mot deg i en eventuell straffesak. SHT er forøvrig ikke interessert i – og skal ikke være interessert i – om du har gjort noe straffbart. SHT har kun fokus på å finne årsakene til ulykken eller hendelsen, uten å fordele skyld og ansvar.

SHT’s 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 tilfelle¹⁸. Som fartøysjef vil du få tilsendt utkast til slik rapport for kommentar; - rapportutkastet er unntatt offentlighet. Dernest utarbeider SHT sin endelige rapport. Den endelige rapporten er offentlig og legges bl.a. ut på SHT’s hjemmeside. I en eventuell straffesak (som da politiet – *aldri SHT* – tar initiativ til), kan både du og politiet bruke den endelige SHT-rapporten som bevis. (Hvem som påberoper seg rapporten vil nok i praksis være avhengig av rapportens innhold).

Også *Luftfartstilsynet* kan engasjere seg i kjølvannet av en ulykke eller hendelse. Oftest holder imidlertid Luftfartstilsynet en lav profil i saker som SHT har under behandling. Dette henger bl.a. sammen med at SHT plikter å holde Luftfartstilsynet løpende orientert om forhold undersøkelsen avdekker, i den grad dette tilsies av hensynet til flysikkerheten¹⁹. Luftfartstilsynet har taushetsplikt om det du har rapportert på NF 2007, og om informasjon som mottas fra SHT²⁰. Disse opplysningene kan heller ikke brukes som bevis i en straffesak, og som hovedregel heller ikke benyttes som grunnlag for å tilbakekalle sertifikatet ditt²¹.

Luftfartstilsynet gis varsel (BSL A 1-3 § 11). I sistnevnte tilfelle vil vi i praksis være utenfor området for den typiske ”straksvarsling” som denne artikkelen har for øye.

¹⁴ Jfr. BSL A 1-3 § 14 første ledd og § 16.

¹⁵ Jfr. luftfartsloven § 12-16 og BSL A 1-4 § 13.

¹⁶ Jfr. luftfartsloven § 12-16 og BSL A 1-4 § 12 annet ledd.

¹⁷ Jfr. luftfartsloven § 12-19.

¹⁸ Jfr. BSL A 1-4 § 17.

¹⁹ Jfr. luftfartsloven § 12-20.

²⁰ Jfr. luftfartsloven § 12-26.

²¹ Jfr. luftfartsloven § 12-28 og § 12-29.

Siste punkt på ”litt etterpå-agendaen” er ditt *forsikringselskap*. 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 forsikringselskapene 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: Media er 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 så 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, - at ”*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 SHT finne ut av*”. Ikke gi deg ut på spekulasjoner. Ikke påta deg skyld (du har både en mulig straffesak og en forsikrings sak 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. I den grad det ikke allerede er nedfelt i klubbens prosedyrer utpekes det én – og kun én – person som tar seg av media. Krysskommunikasjon er ikke av det gode. Mht. hva den media-ansvarlige 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, - dvs. at de skal ta seg av sikring og kontroll av havaristedet. Endelig er det politiets oppgave å foreta etterforskning, - dvs. 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 m.a.o. 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 du²²), dvs. navn, fødselsdato og –år, stilling bopel. 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 beslagsrett²³ er et større tema, 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 håndtreing 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, - umiddelbart etter et havari er det ikke gitt at du er helt deg selv, og det maner til en viss ordknapphet.

²² Jfr. straffeloven § 333 og politiloven § 8 nr. 3.

²³ Jfr. straffeprosessloven § 203 flg.

Dette vil politifolk flest skjønne. Du har heller ingen forklaringsplikt overfor politiet²⁴, - 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 almennelike straffeloven. I praksis er det ”skjødesløshetsregelen” i BSL’en²⁵ som oftest er aktuell. Ved personskafe eller dødsfall kan det bli aktuelt med tiltale og dom for hhv. uaktsom legemsbeskafigelse²⁶ og uaktsomt drap²⁷. Ved dødsfall eller betydelig materiell skade har også den s.k. ”mordbrannparagrafen”²⁸ vært brukt.

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 forlaring 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 SHT (jfr. ovenfor om dette), så kan det være hensiktsmessig å ta denne SHT-samtalen før du avgir politiforklaringen. (Hverken SHT eller politiet har noen ”forkjørrett” mht. hvem som skal ta et avhør først). I samtalen med SHT – 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 politiavhør²⁹.

Også under forklaringen hos politiet har du rett til å ta med deg en medhjelper / 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 så bør det derfor være kurant å si ”*ja selvsagt, ta de prøver dere bare vil*”. Men om du ikke er skråsikker på hvordan du ligger an så minner jeg om 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. 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)³⁰.

Det hører med å nevne at når denne artikkelen skrives har politiet (i luftfartssammenheng) ikke hjemmel til å kreve at du tar en blåseprøve. Dette gjelder uansett om det er mistanke om ”flyfylleri” eller ikke. Hvis det derimot er mistanke om at du har forbrutt deg mot alkoholbestemmelsene i luftfartsloven, så kan politiet fremstille deg for lege el.l. slik at det kan tas blodprøve. Disse reglene vurderes det nå å endre slik at politiet skal kunne kreve blåseprøve, - og dét uavhengig av om det foreligger mistanke om overtredelse av promillereglerne i luftfartsloven. Så om ikke lenge er nok moralen uansett: Blås i vei, og strekk frem armen.

Noen ord om havari i utlandet

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

²⁴ Jfr. straffeprosessloven § 230.

²⁵ Jfr. BSL F 1-1 § 2-6 sammenholdt med luftfartsloven § 9-1 første ledd og § 14-13 første ledd.

²⁶ Jfr. straffeloven § 238.

²⁷ Jfr. straffeloven § 239.

²⁸ Jfr. straffeloven § 148.

²⁹ Mer stoff om ”trekanten” SHT – politiet – ”deg” finner du i Flynytt nr. 3 / 2008 (”*Straff eller forklaringsplikt, begge deler, eller?*”).

³⁰ Jfr. luftfartsloven § 6-11 og § 5-6 annet ledd.

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 Chicago-konvensjonens annex 13. Dette annexet gjelder undersøkelser av ulykker og hendelser, og skal være retningsgivende for den nasjonale lovgivningen på dette området i alle land som er medlem av ICAO³¹ (og det er de fleste land det er aktuelt for en norsk hobbyflyger å besøke). Det som er sagt ovenfor om din stilling overfor SHT skal derfor i stor grad ha gyldighet også utenfor Norges grenser.

I praksis er imidlertid situasjonen mer sammensatt; - enkelte land har et noe løssluppet forhold til annex 13. 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. 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 Norge³². 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 SHT*³³. Overfor Luftfartstilsynet gjelder imidlertid de vanlige reglene om skriftlig rapport innen 72 timer.

Gjennomgående spiller både SHT 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”.

ssa
24.02.2010

³¹ International Civil Aviation Organization.

³² Jfr. luftfartsloven § 1-2 annet ledd.

³³ Jfr. BSL A 1-3 § 2 første ledd, annen og tredje setning.