



RIKSARKIVAREN

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 LILLESTRØM

Deres ref
09/376-1

Vår ref.
2009/12256 HANKNU

Dato
9.9.2009

Vedtak om bevaring og kassasjon - Statens Havarikommisjon for Transport

Vi viser til brev av 30. juni 2009 fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT), med vedlagt bevarings- og kassasjonsplan til godkjenning.

SHT har undersøkelser av ulykker og hendelser innen luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart som hovedarbeidsområde. Det aktuelle arkivmaterialet består av tekniske undersøkelser og vurderinger, politidokumenter, dokumenter om vær-, fly- og føreforhold, dokumenter om mannskap og besetning, høringer, fotografisk materiale, lydmateriale og videokassetter og rapporter.

SHT foreslår i hovedsak at alt arkivmaterialet bevares, siden materialet har stor dokumentasjons- og informasjonsverdi. Mesteparten av materialet må sees på som unikt. SHT er eneste etat i Norge med nevnte undersøkelser som hovedarbeidsområde. Noe av materialet finnes andre steder, men SHT mener dette også bør bevares fra SHT, av hensyn til kontekst og gjenfinningsmuligheter.

Når det gjelder lydmateriale og videokassetter som inneholder vitneutsagn og vitneforklaringer, mener SHT at dette materialet kan kasseres dersom et vitne ikke har hatt vesentlig informasjon å tilføre, eller dersom det mest vesentlige av vitnets informasjon er gjengitt i rapporten.

Riksarkivaren er enig i denne vurderingen og ber SHT gjennomgå dette materialet særskilt, for deretter å gjennomføre kassasjon i henhold til det som er beskrevet i avsnittet over.

Lydmateriale og videokassetter som ønskes avlevert, må digitaliseres før avlevering. Se forskrift av 01.12.1999 nr. 1566 om utfyllende tekniske og arkivfaglige bestemmelser om behandling av offentlige arkiver, del VIII – bestemmelser om elektronisk arkivmateriale som avleveres eller overføres som depositum til Arkivverket, § 8-17 for omtale av godkjente dokumentformater ved avlevering og deponering.

Av nevnte paragraf fremgår det hvilke formater som aksepteres. For videosekvenser som skal avleveres aksepteres formatet MPEG-2 (ISO 13818-2). For lydsekvenser som ønskes avlevert aksepteres formatet MP3 (ISO 11172-3), PCM eller PCM-basert Wave. Valget mellom disse lydformatene skal i hvert tilfelle være avtalt med Arkivverket før deponering eller avlevering.

Med utgangspunkt i disse vurderingene og opplysningene gitt i SHTs brev, har Riksarkivaren med hjemmel i lov av 04.12.1992 nr.126 om arkiv, § 9 bokstav c, gjort følgende vedtak:

SHTs forslag til bevarings- og kassasjonsplan godkjennes.

Med hilsen

Ivar Fønnes
Riksarkivar

Hans Knut Trælhaug
arkivar



Statens
Havarikommisjon
for Transport

Riksarkivaren
Postboks 4014 Ullevål Stadion
0806 OSLO

Saksbehandler/Innvalgstelefon:
Torunn Henriksen, 63 89 63 13

Vår dato:
30.06.2009

Vår ref.:
09/376- 1

Deres dato:


Deres ref.:

BEVARING OG KASSASJON

Statens havarikommisjon for transport (SHT) er i gang med et prosjekt ifm klargjøring av arkivmaterialet for senere avlevering.

I den forbindelse oversendes Bevaring og kassasjonsplan for godkjenning.

Vennlig hilsen


Kirsten Mulligan
Avdelingsdirektør


Torunn Henriksen
Arkivleder



Statens
Havarikommisjon
for Transport

| | | | |
|---|-------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| Arbeidsbeskrivelse Bevaring og kassasjon | | Dokument A-S8-291 nr: | |
| | | Utgave nr: 0 Gyldig | Gyldig fra: 11.06.2009 |
| Utarbeidet/endret av: Kjell Ivar Øvergård | Kontrollert av: Torunn Henriksen | Godkjent av: Kirsten Mulligan | |

1. Hensikt

Kassasjonsplanen skal gi oversikt over hva som skal bevares og hva som kan eller skal kasseres, eventuelt hvor lenge materialet skal oppbevares før kassasjon. Det enkelte organ har ansvaret for å utarbeide retningslinjer for bevaring og kassasjon innen eget fagområde.

Når det gjelder egenforvaltningen (emner som hører inn under klasse 0, 1 og 2 i Felles arkivnøkkel for statsforvaltningen), har Riksarkivaren utarbeidet generelle kassasjonsregler. For fagsakene skal statlige organer utarbeide egne kassasjonsregler.

For områdene arkivavgrensning, bevaring og kassasjon gjelder arkivforskriften §§3-18 til 3-21.

Bevarings- og kassasjonsplan for Havarikommisjonen bygger på kartlegging av Havarikommisjonens virksomhet og tilhørende arkivmateriale.

2. Målgruppe

Målgruppe for disse retningslinjene er arkivleder og arkivmedarbeider ved SHT.

3. Definisjoner

Ingen

For andre definisjoner, se Definisjoner

4. Beskrivelse

4.1 Prinsipper og kriterier for bevaring og kassasjon

Bevarings- og kassasjonsplan for Havarikommisjonen bygger på Bevaringsutvalgets forslag til prinsipper, kriterier og arbeidsmetodikk for bevaring og kassasjon i offentlige arkiver. Bevaringsutvalget har med utgangspunkt i arkivlovens formålsparagraf utledet fire ulike formål som bør benyttes som hovedkriterier for bevaring og kassasjon av

offentlig arkivmateriale:

Formål 1 (F1): å dokumentere offentlige organers funksjoner i samfunnet, deres utøvelse av myndighet, deres rolle i forhold til det øvrige samfunn og deres rolle i samfunnsutviklingen.

Formål 2 (F2): å holde tilgjengelig materiale som gir informasjon om forhold i samfunnet på et gitt tidspunkt, og som belyser samfunnsutviklingen.

Formål 3 (F3): å dokumentere personers og virksomheters rettigheter og plikter i forhold til det offentlige, og i forhold til hverandre.

Formål 4 (F4): å dokumentere de arkivskapende organers rettigheter og plikter i forhold til andre instanser.

Hensikten med de formelle kriteriene er å bidra til å systematisere og bevisstgjøre arbeidsprosessen, men bevarings- og kassasjonsvurderingen vil likevel innebære høy grad av skjønsmessig vurdering.

Formålet med å kassere offentlig arkivmateriale bør utelukkende være av økonomisk art, dvs. reduksjon av kostnader knyttet til oppbevaring, behandling og gjenfinning av arkivmateriale.

Det bør derfor ikke koste mer å foreta kassasjonsvurdering enn det vil koste å bevare materialet uavkortet.

4.2 Havarikommisjonen – organisasjon og funksjoner

4.2.1 Generelt om Havarikommisjonen

Havarikommisjonen er organisert som et eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Havarikommisjonen er i faglig sammenheng et uavhengig organ.

Havarikommisjonen er organisatorisk og administrativt en del av Samferdselsdepartementet, men Samferdselsdepartementet utøver ingen faglig instruksjon av enheten.

Havarikommisjonen skal undersøke luftfartsulykker og luftfartshendelser innenfor de rammer som fremgår av lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) kap. XII Luftfartsulykker avsnitt C Undersøkelse av luftfartsulykker m.m., § 12-4 flg., og forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart. Videre vises det til Rådskonklusjon 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart.

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) i dagens form ble opprettet 01.01.1989. Fra 01.07.2002 ble Havarikommisjonen utvidet til også å omfatte området jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, og den fikk navnet "Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane" (HSLB).

Havarikommisjonens jernbaneavdeling skal undersøke jernbaneulykker og alvorlige

jernbanehendelser innenfor de rammer som fremgår av LOV 2005-06-03 nr 34: Lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven). og av forskrifter fastsatt med hjemmel i loven.

Fra 01.09.2005 ble Statens havarikommisjon for transport (SHT) opprettet i forbindelse med inklusjonen av veiseksjonen som skal undersøke vegtrafikkulykker i henhold til lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Vegtrafikkloven) og av forskrifter fastsatt med hjemmel i loven (f.eks Forskrift om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker mv..)

SHT ble 01.07.2008 ytterligere utvidet til også å omfatte sjøulykker- og hendelser. SHT skal undersøke sjøulykker og hendelser i henhold til lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (Sjøloven) kapittel 18 avsnitt II Undersøkelse av sjøulykker og forskrifter fastsatt med hjemmel i loven.

4.2.2 Havarikommisjonens virksomhet

Havarikommisjonen har hovedansvaret for undersøkelse av ulykker og alvorlige hendelser innen luftfart og jernbane, vegtrafikkulykker innen vegtrafikk og sjøulykker og hendelser innen sjøfart. Resultatet av en undersøkelse er en rapport som skal inneholde kommisjonens uttalelse, årsaksfaktorene til ulykken/hendelsen og eventuelle tilrådinger om hvilke forhold som bør rettes på for å hindre nye tilfeller av samme eller lignende art. Rapporten skal ikke ta stilling til skyld- og ansvarsspørsmålet.

Havarikommisjonen skal fungere som rådgiver overfor Samferdselsdepartementet innenfor fagfeltet.

4.2.3 Arkivfunksjonen i Havarikommisjonen

Havarikommisjonen har tradisjonelt hatt en sentral arkivtjeneste. Arkivtjenesten har hatt ansvaret for å forvalte alt skriftlig materiale i etaten. Arkivtjenesten har også hatt ansvaret for alt fotografisk materiale, lydmaterialer og videokassetter.

Arkivet er periodisert en gang, dette skjedde da Havarikommisjonen tok i bruk elektronisk journalføring etter Norak-4 standarden 01.01.2003.

Arkivet omfatter i dag materiale tilbake til 1989. Arkivmaterialet fra før dette tidspunkt ble avlevert til Riksarkivet i 2000 og 2001:

- Arkiver etter Havarikommisjonen for sivil luftfart 1956-1980
- Arkiver etter Havarikommisjonen for sivil luftfart 1965-1995
- Arkiver etter Luftfartsverket, Luftfartsinspeksjonen 1946-1989
- Arkiver etter Luftfartsverket, Luftfartsinspeksjonen 1987-1989

I arkivforskriften §5-4 "Generelle krav til materiale som skal avleverast" står det bl.a.:... Før avleveringa skal det være gjennomført arkivavgrensning og kassasjon etter føresegnene i §§3-18 og 3-21..... Det er imidlertid usikkert hvorvidt det ble foretatt kassasjon i dette materialet før det ble avlevert til Riksarkivet.

Havarikommisjonen benyttet egen arkivnøkkel fra 22.09.1992 (revidert 23.02.1995) fram til 01.01.2003. Arkivnøkkelen er revidert og tatt i bruk ved oppstart av nåværende periode 01.01.2003. Arkivnøkkelen er senere justert i forbindelse med utvidelsene i

Havarikommisjonen.

Havarikommisjonen har hele tiden vært betraktet som en arkivskaper med ett arkiv.

4.3 Bevarings- og kassasjonsvurdering

I henhold til arkivloven kan ikke arkivmateriale i offentlige organer kasseres uten at Riksarkivaren har gitt et særskilt samtykke til kassasjon, jf. §9 i Arkivloven. Det er dermed et grunnprinsipp at arkivmateriale i Havarikommisjonen alltid skal bevares dersom Riksarkivaren ikke har fastsatt særskilte bestemmelser om kassasjon.

Det er en hovedregel at følgende typer arkivmateriale alltid skal bevares:

- Journaler, elektroniske journaldatabaser og journalregistre
- Alle andre former for gjenfinningsverktøy
- Arkivplaner
- Kopibøker
- Presedenssaker og saker av prinsipiell karakter
- Kart, tegninger og fotografisk materiale som har inngått som en del av virksomheten
- Grunnlagsmateriale, innstillinger, protokoller og endelige vedtak
- Materiale fra før 1950

4.3.1 Havarikommisjonens saksområder

Det aller meste av Havarikommisjonens arkivmateriale dreier seg om undersøkelser av ulykker og hendelser innen luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart. Når det gjelder undersøkelsene, kan sakene deles inn i følgende typer:

- Ulykker (luftfart, vegtrafikk, sjøfart og jernbane (herunder T-bane og trikk))
- Hendelser (luftfart frem til juli 2007, sjøfart fra juli 2008)
- Alvorlige hendelser (luftfart, jernbane)
- Driftsforstyrrelser (luftfart - opphørte i løpet av 2007)

De aller fleste rapporterte hendelser avsluttes med en undersøkelse som resulterer i en rapport. Det er enkelte rapporterte tilfelle som avvises pga at det ikke foreligger grunnlag for undersøkelse.

4.3.2 Arkivmaterialets dokumentasjonsverdi (F1)

Havarikommisjonen er den eneste etaten som har undersøkelse av luftfarts-, jernbane-, vegtrafikk- og sjøulykker som hovedarbeidsområde og etaten har her en helt sentral rolle. Arkivmaterialet dokumenterer undersøkelse og bevisførsel, kontakt med politi og andre sentrale instanser, kontakt med vitner etc. Arkivmaterialet dokumenterer alt arbeidet som ligger til grunn for rapporten med kommisjonens konklusjon og eventuelle tilråding. Hovedtyngden av Havarikommisjonens arkivmateriale kan dermed vurderes som unikt og med stor dokumentasjonsverdi iht. Bevaringsutvalgets kriterium F1.

Havarikommisjonens virksomhet er unik og må sies å være av stor samfunnsmessig betydning. Kommisjonens vurderinger og konklusjoner er ikke avgjørende for fordeling

av skyld og ansvar ved hendelser, alvorlige hendelser og ulykker. Kommissjonens faglige råd og anbefalinger når det gjelder for eksempel sikkerhet og behov for utbedringer veier tungt. Derfor bør det også vises stor varsomhet når det gjelder kassasjon av arkivmaterialet. Materiale som på et tidspunkt kan fortone seg som uinteressant, kan vise seg å være viktig langt senere.

Selv om skyld og ansvar rundt en ulykke/hendelse er avgjort, kan forholdet i enkelte tilfelle bli gjenopptatt mange år etterpå. Mehamn-ulykken i 1982 er et eksempel på dette.

Ikke bare ulykker, men også mindre alvorlige hendelser blir rapportert til Havarikommissjonen. Slike forhold er også gjenstand for granskning, vurdering og konklusjon. Ved en ulykke med for eksempel et bestemt fly er det mulig at det har vært rapportert hendelser på samme fly tidligere. Dokumentasjon av slike forhold kan da være interessante og relevante.

4.3.3 Arkivmaterialets informasjonsverdi (F2)

Havarikommissjonens arkivmateriale gir samlet informasjon om hvordan ulykker og hendelser innen luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart har blitt behandlet og vurdert mht årsakssammenheng, hvilke konklusjoner som er tatt og hvilke tilrådinger som er gitt. Det antas å ha stor informasjonsverdi å finne tilbake til arkivmateriale som dokumenterer vurderingene samlet. Over tid gir materialet informasjon om forhold rundt ulykker og hendelser innen luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart, både mht faktiske forhold rundt ulykkene/hendelsene og mht vurderinger og tilrådinger som er gjort, sett på bakgrunn av øvrige forhold i samfunnet.

Noe av det materialet som inngår i en undersøkelse vil finnes andre steder. Som eksempel kan nevnes politidokumenter. Politidokumentene vil være kopi av originaldokumenter som politiet selv oppbevarer. Politidokumentene vil imidlertid ha en egen verdi ut fra den kontekst de forefinnes i, nemlig sammen med det øvrige materiale som dokumenterer undersøkelsen i Havarikommissjonen. Hvis slike dokumenter kasseres, kan det også være vanskelig å finne tilbake til dem senere. Man har heller ingen sikkerhet når det gjelder politiets bevaring og håndtering av materialet. Dette har betydning for informasjonsverdien.

Arkivmaterialet i Havarikommissjonen oppfyller de hensyn som er beskrevet i F1 og F2, dette er da tilstrekkelig til å karakterisere materialet som bevaringsverdig.

4.3.4 Vurdering av ulike typer arkivmateriale i Havarikommissjonen

En undersøkelse av en ulykke eller hendelse omfatter forskjellige typer arkivmateriale. Her følger en beskrivelse av de hovedtypene av materiale som inngår i en slik undersøkelse:

| Type arkivmateriale | Vurdering |
|------------------------|--|
| Tekniske undersøkelser | Havarikommissjonens egne undersøkelser og vurderinger. Unikt materiale som bør bevares. |
| Politidokumenter | Dokumentene finnes andre steder, men bør oppbevares av hensyn til konteksten og gjenfinningsmuligheter senere (ref. pkt. 4.1.2.) |
| Vær- og | Dokumentene finnes andre steder, men bør oppbevares av |

| | |
|--------------------------------|---|
| flyforhold/føreforhold | hensyn til konteksten og gjenfinningsmuligheter senere (ref. pkt. 4.1.2.) |
| Mannskap/besetning | Dokumentene finnes andre steder, men bør oppbevares av hensyn til konteksten og gjenfinningsmuligheter senere (ref. pkt. 4.1.2.) |
| Høringer | Unikt materiale som bør bevares. |
| Fotografisk materiale | Fotografier som er originaler til illustrasjoner i rapporter eller vedlegg. Bilder av havaristed/vrak, etc. Havarikommisjonen kan gå gjennom samlingen og vurdere bevarings- og kassasjonsbehovet, for de tilfellene der bildet er gjengitt med tilfredsstillende kvalitet i rapport. Fotografisk materiale som vurderes som bevaringsverdig må oppbevares i syrefrie konvolutter. Fotografisk materiale bør derfor gjennomgås med tanke på å få til en forsvarlig oppbevaring av de bevaringsverdige bildene. |
| Lydmateriale og videokassetter | Det meste av dette materiale er vitneutsagn og vitneforklaringer. Hvis vitnet ikke har hatt vesentlig informasjon å tilføre, eller hvis det vesentligste er referert i rapporten, kan materialet vurderes kassert. Det vil være nyttig å gjennomgå dette materialet også for å få best mulig oversikt og gjenfinningsmuligheter. |
| Rapporter | Rapporten er "hovedproduktet" fra undersøkelsen og dokumenterer Havarikommisjonens totale vurdering og konklusjon. Rapporten bør oppbevares. |

4.5 Beskrivelse og vurdering av Havarikommisjonens IT-systemer

Havarikommisjonen har ett bevaringsaktuelt IT-system, det elektroniske journalføringssystemet WebSak som er basert på Noark-4 standarden. Systemet leveres av ACOS AS. WebSak ble tatt i bruk 01.01.2003 for journalføring og skanning, saksbehandlerne startet med dokumentproduksjon gjennom systemet ca. 1. mars 2003. Den elektroniske journalbasen er komplett mht saker og journalposter, men selve det elektroniske arkivet er ikke fullstendig, særlig gjelder dette den første perioden. Havarikommisjonen har et fullstendig papirbasert arkiv fra denne perioden og det er dette arkivet som skal avleveres til Riksarkivet. Samtlige journalopplysninger ligger kun elektronisk og journalbasen skal dermed bevares.

4.6 Oversikt over Havarikommisjonens arkivmateriale slik det foreligger i dag

Oversikten her hører egentlig ikke med til en bevarings- og kassasjonsplan, men den er likevel tatt med fordi den kan ha praktisk nytte i arbeidet med å ordne materialet for en senere bevarings- og kassasjonsvurdering.

Havarikommisjonens arkivmateriale er i dag ordnet iht. Noark-standardens saksbegrep. En ulykke/hendelse kan omfatte flere saker, men sakene har alltid flyets/helikopterets registreringsnummer eller ulykken/hendelsens navn for jernbane, ulykken/hendelsesdato

for vegtrafikk og IMO nr./Call sign for sjøfart i sakstittelen. Før Noark-standardens saksbegrep ble tatt i bruk, ble arkivmaterialet likevel samlet iht flyets registreringsnummer og mapper, kassetter etc. ble merket med dette nummeret.

I dag er arkivmaterialet i Havarikommisjonen oppbevart i dagligarkiv og i bortsetningsarkivet. Her følger en oversikt over materialet:

| Daglige arkiv | Bortsetningsarkiv |
|--|---|
| Saksarkivet for perioden 01.01.2003. | Ferdige rapporter og bulletiner 1990-2000 klargjort for avlevering |
| Administrativt materiale fra 01.01.2003 (iht revidert nøkkel fra 01.07.2008) | Gammelt administrativt materiale fra 1989-31.12.2002 (iht nøkkel fra 1992, revidert i 1995) Bulletiner, videokassetter, lyd- og videoopptak i kassett, med referanse til rapporter |
| Avsluttede fagsaker luftfart (uten rapport) | Fotografier, negativer og lysbilder med referanse til rapporter |
| Avsluttede fagsaker jernbane (uten rapport) | Avsluttede rapporter fra 2002 |
| Avsluttede fagsaker Vegtrafikk | Opplag av rapportene |
| Avsluttede fagsaker Sjøfart | Saker hvor det ikke er blitt produsert rapport (1993-ca. 2003) |
| | Større mengder kassetter med fotografier (med refanse til rapport?) |
| | Større mengder videokassetter (med referanse til rapport?) |
| | Kopibøker fra 1989 |
| | Disketter med rapportene i elektronisk form |
| | Permer med materiale om drift og nybygg |
| | Egne permer med utgitte rapporter |

Alt arkivmaterialet i bortsetningsarkivet bør gjennomgås med hensyn til dubletter.

Det fotografiske materiale bør gjennomgås og vurderes mht bevaringsverdi. Det bevaringsverdige fotografiske materialet bør deretter oppbevares forsvarlig i syrefrie konvolutter og tilfredsstillende fysiske forhold (lys, luftfuktighet).

Lyd/videokassetene bør gjennomgås og vurderes mht bevaringsverdi.

En gjennomgang og vurdering av materialet slik som beskrevet her vil øke tilgjengeligheten til materialet og bidra til at gjenfinningsverdien og dermed nytteverdien av materialet øker.

5. Vedlegg

Ingen

6. Referanser

LOV-1992-12-04-126 Lov om arkiv (Arkivloven)

Forskrift om offentlege arkiv

LOV av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (Luftfartsloven) kap. XII Luftfartsulykker avsnitt C Undersøkelse av luftfartsulykker m.m., § 12-4 flg.,

Forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart.

Rådsdirektiv 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart.

LOV 2005-06-03 nr 34: Lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven).

og av forskrifter fastsatt med hjemmel i loven (se lovdata).

LOV 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Vegtrafikkloven)

Forskrift om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker mv.

LOV 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (Sjøloven) kapittel 18 avsnitt II Undersøkelse av sjøulykker

og forskrifter fastsatt med hjemmel i loven (se lovdata).