



**Havarikommissionen**  
Accident Investigation Board Denmark



**Transport-, Bygnings-  
og Boligministeriet**

# Mål- og resultatplan 2019-2022

mellem

**Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane**

og

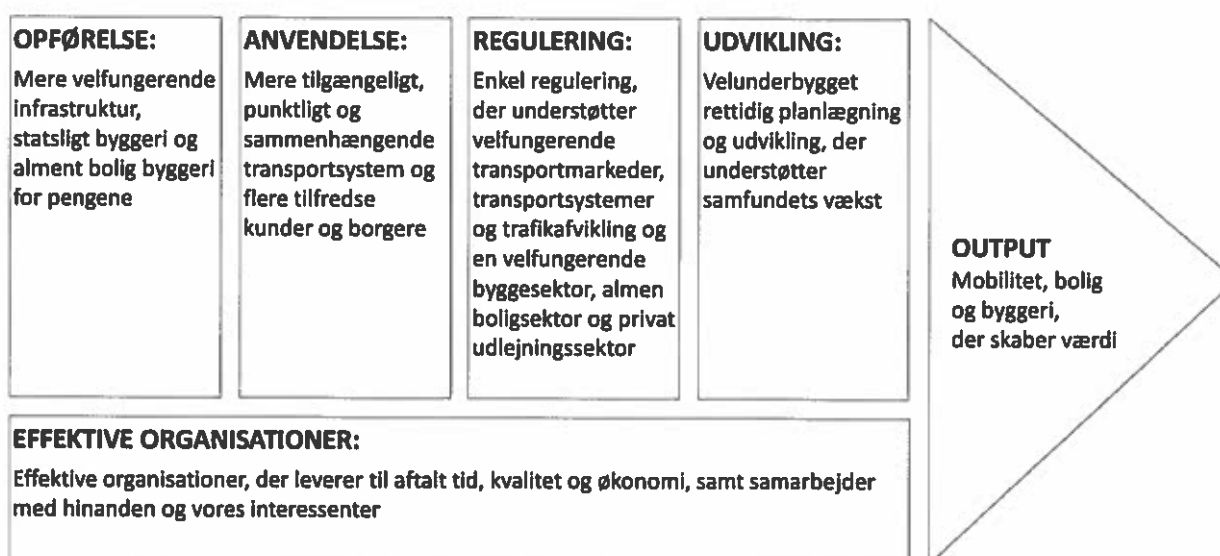
**Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement**

# 1 Strategisk målbillede

## 1.1 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets mission, vision og strategiske indsatsområder

Ministeriets fælles strategiske og værdibaserede rammer er formuleret i "Mobilitet, bolig og byggeri, der skaber værdi". Ministeriets mission er at sikre mobilitet, boliger og byggeri, der skaber værdi for det danske samfund og ministeriets vision er, at Danmark har transportsystemer, bygninger og boliger, der løser samfundets behov på en effektiv, konkurrencedygtig, sikker og miljøvenlig måde.

For at realisere visionen, har ministeriet identificeret fem strategiske indsatsområder i nedenstående værdikæde:



## 1.2 Havarikommissionens strategiske grundlag

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (efterfølgende benævnt "Havarikommissionen") er med til at sikre, at dansk transport inden for luftfart og jernbane og transport med luftfart og jernbane inden for rigsfællesskabet foregår på en sikker og tryk måde, som alle kan have tillid til.

Havarikommissionens opgaver er fastlagt i henholdsvis lov om luftfart (lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13/10/2017) og lov om jernbane (lovbekendtgørelse nr. 686 af 27/05/2015). Havarikommissionen skal gennemføre uvildige undersøgelser af havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart med henblik på at forebygge lignende havarier, ulykker og hændelser og derigennem højne sikkerheden.

Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse omfatter rigsfællesskabet Danmark, Grønland og Færøerne. Hvis dansk transportmateriel eller danske statsborgere er involveret i havarier,

ulykker og hændelser i udlandet, eller andre særlige forhold<sup>1</sup> gør sig gældende, jævnfør ICAO Annex 13 og EU' s jernbanesikkerhedsdirektiv, kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af anden stats undersøgelsesmyndighed.

Undersøgelser kræver et samspil mellem alle involverede myndigheder, men det er samtidig vigtigt, at der ikke rejses tvivl om Havarikommissionens uvildighed og integritet. Åbenhed om Havarikommissionens arbejde, metodikker og resultater kan medvirke til et godt samspil.

Samspillet er i stigende grad internationalt, hvor Europa-Kommissionen, den europæiske luftfartsmyndighed EASA og FN' s organisation for civil luftfart, ICAO, spiller en voksende rolle på luftfartsområdet, og Europa-Kommissionen samt det europæiske jernbaneagentur ERA på jernbaneområdet.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar. Undersøgelserne og resultaterne har udelukkende et forebyggende sigte med henblik på at undgå lignende havarier, ulykker og hændelser i fremtiden og at forbedre sikkerheden inden for transport med luftfart og jernbane.

### Vision

Ud fra den kontekst som gør sig gældende, har Havarikommissionen formuleret sin vision som følger:

- Vi leverer et undersøgelsesresultat af høj faglig kvalitet inden for en tidshorizont, som gør, at resultatet får så afgørende betydning for forebyggelse af lignende tilfælde som muligt.
- Vores rolle er objektiv og uvildig, og der er aldrig tvivl om vores integritet.
- Havarikommissionen er en attraktiv faglig samspilspart i en større sammenhæng nationalt som internationalt.

### Indsatsområder

For at kunne indfri Havarikommissionens vision er de strategiske indsatsområder gennem de kommende år som følger:

- Levere undersøgelsesresultater inden for en periode på 12 måneder.
- Sikre høj kvalitet i vores undersøgelser følgende internationale standarder og rekommandationer for undersøgelsesmetodikker, procedurer og processer.

I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF Jernbanesikkerhedsdirektivet og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 angives det, at undersøgelsesresultater om muligt bør offentliggøres senest 12 måneder efter, at havariet, ulykken eller hændelsen er indtruffet. Der er en stigende kompleksitet i undersøgelsessagerne, som bl.a. er et resultat af udviklingen af komplekse luftfarts- og jernbanesystemer, regelsæt, internationalisering samt en stigende forventning om undersøgelse af de socio-tekniske<sup>2</sup> og tværorganisatoriske faktorer, der indgår i et hændelsesforløb.

Samtidig er havarier, ulykker og hændelser svære at forudsige, og der stilles store krav til Havarikommissionens kompetencer, omstilling og fleksibilitet med henblik på, at de rette undersøgere kan allokere til opgaverne, når de opstår, således at Havarikommissionen kan gennemføre undersøgelserne inden for de anbefalede 12 måneder.

<sup>1</sup> Andre særlige forhold er eksempelvis, når en anden stats havarikommission delegerer en undersøgelse til den stat, hvor transportmateriellet er registreret eller fabrikeret.

<sup>2</sup> Socio-tekniske faktorer omhandler det organisatoriske design, hvor interaktion mellem organisation, miljø, mennesker og teknologi medtages.

Effektiv gennemførelse af undersøgelser sikres først og fremmest ved et personale af fagligt kompetente undersøgere, der i pressede situationer kan planlægge og lede undersøgelsesaktiviteterne, træffe kompetente beslutninger individuelt og i fællesskab og efterfølgende gennemføre et samlet undersøgelsesforløb. Veldefinerede metodikker, procedurer og processer er en forudsætning for en effektiv, struktureret og koordineret undersøgelse, hvorfor disse er et fundamentalt værktøj for organisationen.

Et andet værktøj kan være anvendelse af eksterne ressourcer/konsulenter til løsninger af delopgaver således, at Havarikommissionens interne ressourcer kan fokuseres på at planlægge, lede og gennemføre undersøgelserne. Havarikommissionen vil over de næste to år evaluere på mulighederne for anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer i forhold til løsning af delopgaver med henblik på at afdække effekten i forhold til det økonomiske og ledelsesmæssige forbrug.

Veldefinerede metodikker, procedurer og processer er samtidig med til at sikre en høj kvalitet af de gennemførte undersøgelser. Havarikommissionen prioriterer derfor løbende at allokere en del af sine ressourcer til at revidere og opdatere de nuværende metodikker, procedurer og processer, så de hele tiden afspejler den seneste udvikling i internationale standarder og rekommandationer for undersøgelsesmetodikker, -procedurer og -processer.

Udviklingen i branchen resulterer i stigende krav til Havarikommissionens undersøgere. Komplekse arbejdsopgaver, løbende udvikling af systemer og teknologier, samt fysiske og psykiske udfordringer skal balanceres med faglige udviklingsmuligheder i et konstruktivt arbejdsmiljø, som præges af fleksibilitet, handlefrihed og faglig anseelse. Dermed skal Havarikommissionen være en attraktiv arbejdsplads, hvor der løbende fokuseres på de interne rammer som et fundament for at gennemføre effektive undersøgelser med resultater af høj faglig kvalitet. Ved samtidig at følge internationale metodikker og processer skabes der et højt fagligt niveau og kvalitet af Havarikommissionens undersøgelser, hvilket gør Havarikommissionen til en mere attraktiv samspilspart i både de internationale og nationale undersøgelsesfora.

Offentlighedens interesse for Havarikommissionens arbejde afspejler sig i et stigende antal henvendelser fra pressen og øvrige medier. Dette aspekt skal Havarikommissionen forholde sig til strategisk og kompetencemæssigt, både i forhold til menneskelige ressourcer samt til den hastige udvikling inden for de sociale medier. Havarikommissionen vil være åben i sin kommunikation om Havarikommissionens metodikker og resultater, og dermed være med til at sikre en bedre forståelse i offentligheden af Havarikommissionens rolle som værende en sikkerhedsundersøgelsesorganisation, der forebygger havarier og ulykker og ikke placerer skyld eller ansvar.

## 2 Mål

### 2.1 Effektiv gennemførelse af undersøgelser

I målet ligger der to bestræbelser; at være effektiv i gennemførelsen af undersøgelserne og at gennemføre dem inden for 12 måneder, så undersøgelsesresultatet er aktuelt og får så afgørende betydning for forebyggelsen af lignende havarier, ulykker og hændelser som muligt.

<b>Mål 2.1.1</b>	<b>Levere luftfartsundersøgelsesresultater inden for 12 måneder</b>		
Målemetode	Måling af den andel af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter de er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2019	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %
2020	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %
2021	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %
2022	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %

<b>Mål 2.1.2</b>	<b>Levere jernbaneundersøgelsesresultater inden for 12 måneder</b>		
Målemetode	Måling af den andel af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter de er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2019	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %
2020	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %
2021	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %
2022	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %

### 2.2 Evaluering af anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer

Havarikommissionen vil over de næste to år evaluere på anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer i forhold til løsning af delopgaver samt afdække forholdet mellem det økonomiske og ledelsesmæssige forbrug ved løsning af delopgaverne.

<b>Mål 2.2</b>	<b>Evaluering af anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer senest ultimo 2020</b>	
Målemetode	Udarbejde en rapport som indeholder en oversigt over de delopgaver, der har været løst ved brug af eksterne konsulenter og ressourcer, og en evaluering af forholdet mellem det økonomiske ressourceforbrug holdt op mod det interne ressourceforbrug til ledelse og koordinering af løsningen af delopgaverne.	
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2020	Udarbejdet evalueringsrapport	Ingen evalueringsrapport

### 2.3 Opfølgning på ICAO audit

I februar måned 2018 gennemførte ICAO<sup>3</sup> et audit af luftfartsenheden som del af ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Auditten afdækkede 18 punkter som Havarikommissionen skal indarbejde i sine procedurer og retningslinjer. Da ingen af de 18 punkter var kritiske, vil punkterne blive færdigbehandlet over de kommende tre år, jævnfør den Corrective Action Plan (CAP) som er indgivet til ICAO.

Mål 2.3	Opfølgning på ICAO audit		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ICAO audit. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	Fuld opfyldelse	Delvis opfyldelse	Ingen opfyldelse
2019	33 %	15 – 33 %	Under 15 %
2020	66 %	34 – 65 %	Under 34 %
2021	100%	66 – 99 %	Under 66 %

### 2.4 Opfølgning på ERA Peer Review

I oktober måned 2018 gennemførte ERA<sup>4</sup> et peer-review af jernbaneenheden som del af EU evaluering af medlemslandenes implementering af Europa-Parlamentets og Rådets jernbanesikkerhedsdirektiv. Ved udarbejdelsen af mål- og resultatplanen var ERA peer-review rapport ikke færdig. Der blev afdækket punkter under peer-reviewet, som Havarikommissionen skal arbejde videre med. Det eksakte antal af punkter kendes ikke, men det forventes ikke at være mere end 15 punkter. Da ingen af punkterne var kritiske og ikke umiddelbart kræver lovændringer, er en realistisk arbejdsplan for behandling af punkterne 3 år. Skulle der mod forventning opstå punkter som kræver lovændring, vil disse punkter have en arbejdsplan på mere end 3 år, hvilket der tages forbehold for i forbindelse med mål 2.4.

Mål 2.4	Opfølgning på ERA peer-review		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ERA peer-review. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	Fuld opfyldelse	Delvis opfyldelse	Ingen opfyldelse
2019	33 %	15 – 33 %	Under 15 %
2020	66 %	34 – 65 %	Under 34 %
2021	100%	66 – 99 %	Under 66 %

I 2019 skal det nye jernbanesikkerhedsdirektiv implementeres, hvilket ud over punkterne fra ERA peer-review, kan resultere i andre ændringer af jernbaneenhedens arbejdsprocedurer og retningslinjer. Disse ændringer vil blive håndteret på samme måde som opfølgningen på peer-review. Ændringer til arbejdsprocedurer og retningslinjer som følge af det nye jernbanesikkerhedsdirektiv indgår ikke i mål 2.4 – Opfølgning på ERA peer-review.

<sup>3</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) – Forenede Nationers organ for civil luftfart.

<sup>4</sup> EU Agency for Railways (ERA).

### 3 Underskrift

Dette mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2019 til 31. december 2022.

Mål- og resultatplanen er en tilkendegivelse af den ønskede fremtidige udvikling for [enheden].  
Mål i mål- og resultatplanen er formuleret med udgangspunkt i enhedens strategiske målbillede.

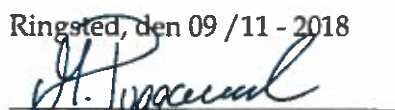
Afreportering af mål og resultatplanen foretages årligt i årsrapporten.

København, den 10/12 2018



Jacob Heinsen  
departementschef

Ringsted, den 09 /11 - 2018



Martin Puggaard  
Chef for Havarikommissionen