



Havarikommisionen
Accident Investigation Board Denmark



Transportministeriet

Mål- og resultatplan 2015-2018

mellem

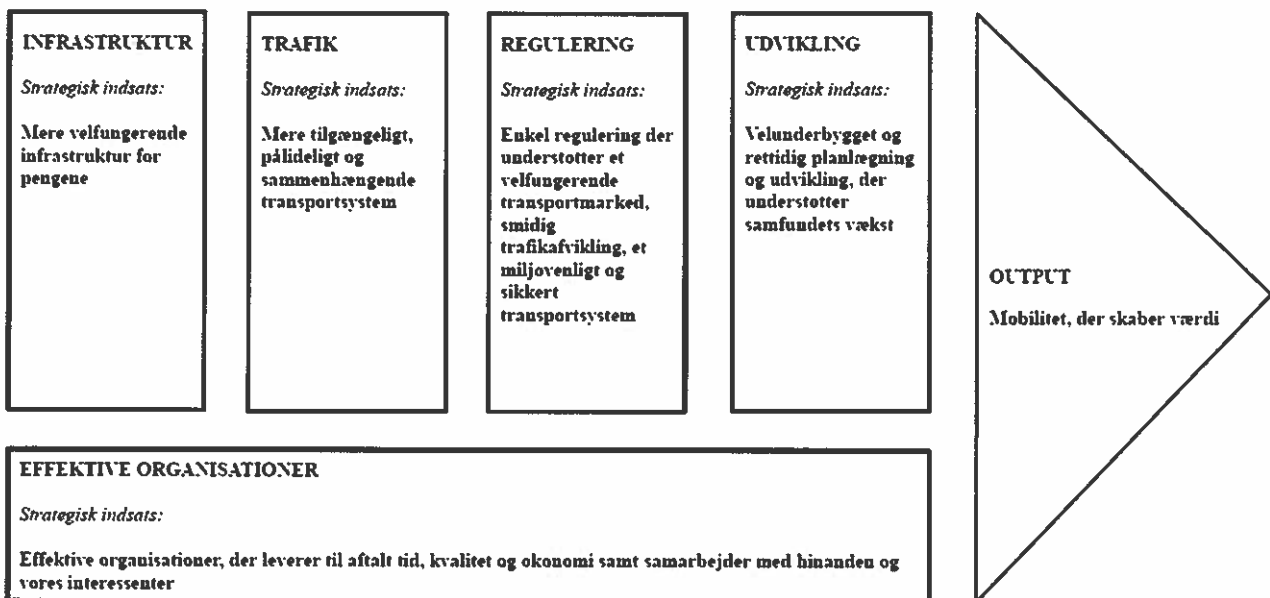
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane og
Transportministeriets departement

1 Strategisk målbillede

1.1 Transportministeriets mission, vision og strategiske indsatsområder

Transportministeriets fælles strategiske og værdibaserede ramme er formuleret i "Mobilitet, der skaber værdi". Transportministeriets mission er at sikre mobilitet, der skaber værdi for det danske samfund. Det er Transportministeriets vision, at Danmark har transportsystemer, der løser samfundets behov for mobilitet på en effektiv, sikker og miljøvenlig måde.

For at realisere visionen har Transportministeriet identificeret følgende fem strategiske indsatsområder:



1.2 Havarikommissionens strategiske grundlag og strategiske indsatsområder

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. 1036 af 29/08/2013) og lov om jernbane (lovbekendtgørelse nr. 1249/11/2010).

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser af havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart fremsætte rekommandationer og anbefalinger 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 forhold¹ gør sig gældende, jævnfør ICAO

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

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 tidshorisont, 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 samspilspartner i en større sammenhæng og som arbejdsplads.

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 gennem internationale standarder og rekommandationer for undersøgelsesmetodikker, procedurer og processer.
- En international vurdering af Havarikommissionens faglige niveau ud fra de internationale standarder og rekommandationer for undersøgelsesmetodikker, procedurer og processer
- Arbejde med kommunikation som et strategisk værktøj.

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-tekniske² 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 undersøgelse inden for de anbefalede 12 måneder.

Effektiv gennemførelse af undersøgelser sikres først og fremmest ved et personale med 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 Havarikommissionens undersøgeshåndbog er et fundamentalt værktøj for organisationen. Undersøgeshåndbogen er med til at sikre en høj kvalitet af de gennemførte undersøgelser, og at de gennemføres inden for tidshorisonten på 12 måneder. Havarikommissionen prioriterer derfor i de kommende to år at allokere en del af sine ressourcer til at revidere og opdatere den nuværende håndbog, så den afspejler de seneste års udvikling i internationale standarder og rekommandationer for undersøgelsesmetodikker, -procedurer og -processer.

Udviklingen og tendensen 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 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. Som led i kvalitetssikring af opdateringen af håndbogen ønsker Havarikommissionen en objektiv vurdering af sit faglige niveau i forhold til de internationale standarder og rekommandationer. ENCASIA³ og ERA⁴ vil i de kommende år foretage auditeringer og evalueringer af de europæiske havarikommissioner. Havarikommissionen har aftalt med henholdsvis ENCASIA og ERA, at de foretager en auditering eller en evaluering af Havarikommissionen i 2016 og 2017, da Havarikommissionen ønsker at fremskynde en uvildig vurdering af Havarikommissionens efterlevelse af internationale standarder og rekommandationer for luftfarts- og jernbaneundersøgelser umiddelbart efter en revidering og opdatering af håndbogen.

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

³ European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities

⁴ European Railway Agency

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 indenfor de sociale medier. Havarikommissionen vil derfor udarbejde og implementere en kommunikationsstrategi, hvor kommunikation anvendes som et strategisk værktøj, der skal underbygge åbenhed om Havarikommissionens metodikker og resultater. Samtidig skal kommunikationsstrategien 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. Kravet til fuld opfyldelse er lavere i 2015 og 2016, da Havarikommissionen prioriterer at allokere en del af sine ressourcer til at revidere og opdatere den nuværende undersøgelseshåndbog. Revisionen og opdateringen forventes, at belaste jernbaneanheden mere end luftfartsenheden, da jernbaneanhedens tre årsværk skal håndtere enhedens rådighedstjeneste samtidig med revidering og implementering af de nye metodikker, procedurer og processer, mens luftfartsenheden allerede arbejder med metodikkerne.

Mål	Levere undersøgelsesresultater inden for en tidshorizont på 12 måneder					
Målemetode	Måling af andelen af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter havarier/ulykker er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.					
	Fuld opfyldelse		Delvis opfyldelse		Ingen opfyldelse	
	Luftfartsenhed	Jernbaneanhed	Luftfartsenhed	Jernbaneanhed	Luftfartsenhed	Jernbaneanhed
2015	Over 90 %	Over 85 %	75 – 90 %	70 – 85 %	Under 75 %	Under 70 %
2016	Over 90 %	Over 90 %	75 – 90 %	75 – 90 %	Under 75 %	Under 75 %
2017	Over 95 %	Over 90 %	80 – 95 %	75 – 90 %	Under 80 %	Under 75 %
2018	Over 95 %	Over 95 %	80 – 95 %	80 – 95 %	Under 80 %	Under 80 %

2.2 Undersøgelseshåndbog, metodikker og processer

For at underbygge effektive og strukturerede undersøgelser med høj faglighed og kvalitet skal Havarikommissionens undersøgelseshåndbog revideres og opdateres i henhold til internationale standardiserede metodikker, procedurer og processer. Håndbogen består af fem hovedkapitler, og der måles på, hvor stor en andel af håndbogen som er færdigopdateret og implementeret.

Mål	Revidere og opdatere undersøgelseshåndbog		
Målemetode	Hvor stor andel af undersøgelseshåndbogen er opdateret og operationel.		
	Fuld opfyldelse	Delvis opfyldelse	Ingen opfyldelse
2016	100 %	90 – 100 %	Under 90 %

2.3 Høj faglighed og kvalitet

Ved at følge internationale metodikker, procedurer og processer gives Havarikommissionens undersøgelsesresultater et højt fagligt niveau. Om Havarikommissionen følger de internationale rekommandationer og standarder, vurderes og evalueres mest objektivt af eksterne parter. ENCASIA og ERA vil i de kommende år foretage auditeringer og evalueringer af de europæiske havarikommissioner. Havarikommissionen har aftalt med henholdsvis ENCASIA og ERA, at de

foretager en auditering eller en evaluering af Havarikommissionen i 2016 og 2017, da Havarikommissionen ønsker at fremskynde en uvildig vurdering af Havarikommissionens efterlevelse af internationale standarder og rekommandationer for luftfarts- og jernbaneundersøgelser umiddelbart efter en revidering og opdatering af håndbogen.

Mål	Auditering og evaluering		
Målemetode	Gennemførelse af auditering og evaluering, herunder i hvilket omfang det vurderes, at Havarikommissionen følger internationale standarder og rekommandationer for henholdsvis luftfarts- og jernbaneundersøgelser.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2016	Auditering og vurdering af én faglig enhed ⁵ med tilfredsstillende resultat.	Auditering og vurdering af én faglig enhed med væsentlige bemærkninger.	Auditering og vurdering af én faglig enhed med betydelige bemærkninger.
2017	Auditering og vurdering af begge faglige enheder med tilfredsstillende resultat.	Auditering og vurdering af begge faglige enheder med væsentlige bemærkninger.	Auditering og vurdering af begge faglige enheder med betydelige bemærkninger.

2.4 Kommunikationsstrategi

For at imødekomme den stigende interesse for Havarikommissionen udarbejdes og implementeres der en kommunikationsstrategi, som skal underbygge åbenhed om Havarikommissionens metodikker og resultater samt være med til at sikre en bedre forståelse i offentligheden af Havarikommissionens rolle som værende en sikkerhedsundersøgelserorganisation, der forebygger havarier og ulykker og ikke placerer skyld eller ansvar.

Mål	Udarbejde og implementere en kommunikationsstrategi		
Målemetode	Hvor stor andel af kommunikationsstrategien er udarbejdet og implementeret.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2015	100 %	90 – 100 %	Under 90 %

⁵ Faglig enhed dækker over enten luftfartsenheden eller jernbaneenheden

3 Underskrift

Denne mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2015 til 31. december 2018.

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

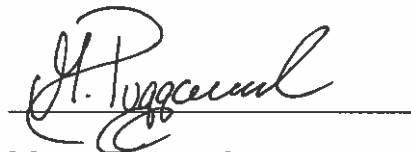
Den løbende afrapportering af mål- og resultatplanen foretages årligt i årsrapporten.

København, den 19/12-2014



Jacob Heinsen
departementschef

Roskilde, den 8 / 12 - 2014



Martin Puggaard
chef for Havarikommissionen