



**Transportministeriet**



**Havarikommissionen**

Accident Investigation Board Denmark

# Mål- og resultatplan 2023-2026

mellem

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

og

Transportministeriets departement

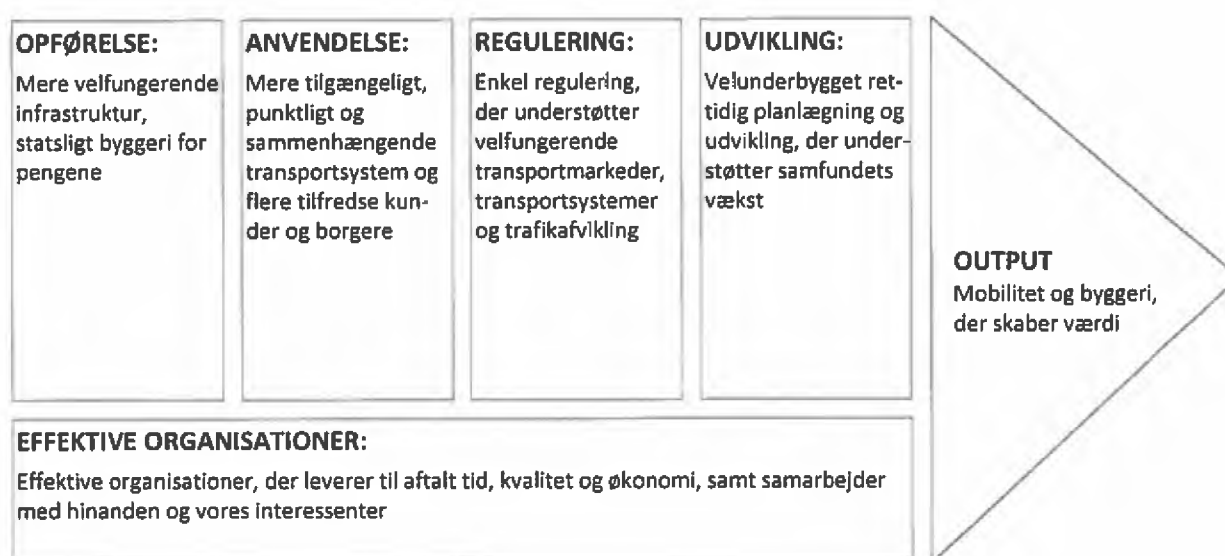


# 1 Strategisk målbillede

## 1.1 Transportministeriets mission, vision og strategiske indsatsområder

Ministeriets fælles strategiske og værdibaserede rammer er formuleret i "Mobilitet og byggeri, der skaber værdi". Ministeriets mission er at sikre mobilitet og byggeri, der skaber værdi for det danske samfund og ministeriets vision er, at Danmark har transportsystemer og bygninger, 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 civil 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 civil 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 International Civil Aviation Organisation (ICAO) Annex 13 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU (Jernbanesikkerhedsdirektivet), kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser,

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

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 samspilspartner 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 2016/798/EU (Jernbanesikkerhedsdirektiv) 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 allokeres til opgaverne, når de opstår således, at Havarikommissionen kan gennemføre undersøgelserne inden for de anbefalede 12 måneder.

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.

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

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 mediernes og borgere. 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.

### Forenede Nationers Verdensmål

De Forenede Nationer (FN) har opstillet 17 verdensmål for bæredygtig udvikling.

Fra 2023 skal styrelser og statsinstitutioner fastsætte mål for bæredygtig udvikling for deres opgaver.

Havarikommissionen har begrænsede muligheder for at bidrage til realiseringen af FN's Verdensmål. Havarikommissionen er dog overbevist om at selv små bidrag gør en forskel.

Havarikommissionen kan bidrage til en realisering via de to nedenstående verdensmål.

#### *FN Verdensmål 9.1.*

Der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på lige adgang for alle til en overkommelig pris.

Havarikommissionen kan gennem sine undersøgelser bidrage til at skabe en mere pålidelig infrastruktur.

#### *FN Verdensmål 12.7.*

Der skal fremmes bæredygtige offentlige indkøbspraksis i overensstemmelse med nationale politikker og prioriteter.

Overordnet håndteres bæredygtig indkøbspraksis centralt i staten, hvilken Havarikommissionen følger. Der er dog et område, hvor Havarikommissionen kan bidrage yderligere.

På nuværende tidspunkt har Havarikommissionen to tjenestekøretøjer, der anvender fossilt brændstof. En nærliggende handling kunne være at udskifte køretøjerne med f.eks. el-køretøjer. På nuværende tidspunkt er der ikke eldrevne køretøjer, der kan indfri Havarikommissionens kør-

selsmønster. Dertil kommer også en balance mellem at udskifte køretøjerne til miljørigtige køretøjer og de ressourcer, der anvendes til produktionen af disse samt de ressourcer, der ligger i en bortskaffelse af de nuværende køretøjerne kontra deres restlevetid.

Havarikommissionen vurderer derfor at bedste bidrag inden for bæredygtig transport i kommissionens regi vil være at overgå til større anvendelse af biobrændsel, og derfor er der opstillet et mål for dette.

## 2 Mål

### 2.1 Effektiv gennemførelse af undersøgelser og bidrag til mere pålidelig infrastruktur

I målet ligger der tre bestræbelser;

- at være effektiv i gennemførelsen af undersøgelserne og,
- at undersøgelsesresultaterne er aktuelle og får så afgørende betydning for forebyggelsen af lignende havarier, ulykker og hændelser som muligt samt
- at bidrage til en mere pålidelig infrastruktur via undersøgelser, der skal forebygge gentagelser af lignende havarier, ulykker og hændelser.

De tre bestræbelser opfyldes ved at undersøgelserne gennemføres inden for 12 måneder.

Mål 2.1.1	Luftfartsundersøgelser inden for 12 måneder		
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>
2023	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %
2024	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %
2025	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %
2026	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %

Mål 2.1.2	Jernbaneundersøgelser inden for 12 måneder		
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>
2023	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %
2024	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %
2025	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %
2026	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %

Målsætningen for fuld opfyldelse for henholdsvis luftfarts- og jernbaneundersøgelser differentierer idet der er en forskel i antallet af undersøgelser, der gennemføres. Et enkelt undersøgelsesresultat uden for succeskriteriet kan derfor få stor indflydelse på den samlede målopfyldelse, hvilket er begrundelsen for de differentierede målsætninger.

## 2.2 God kommunikation og service til offentligheden

Den stigende offentlige interesse for Havarikommissionens arbejde afspejler sig i et stigende antal henvendelser, der skal håndteres. For at levere en god service og klar kommunikation, så sætter Havarikommissionen et mål om at betjene offentligheden inden for en tidshorizont, der kan anses for rimelig og god service.

Mål 2.2	God kommunikation og service		
Målemetode	Alle henvendelser fra borgere og virksomheder besvares inden for 10 arbejdsdage eller det meddeles inden for 10 arbejdsdage hvornår endeligt svar kan forventes. Resultatet opgøres i procent for den del, der opfylder kriteriet og er baseret på et repræsentativt antal stikprøver.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2023	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %
2024	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %
2025	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %
2026	Over 85 %	75-85 %	Under 75 %

## 2.3 Mere bæredygtig transport

I målet ligger der en bestræbelse om at anvende mere miljøvenligt brændstof under den til enhver tid gældende indkøbsaftale.

Mål 2.3	Mere bæredygtig transport		
Målemetode	En opgørelse af brændstof anvendt, opgjort i procent for miljøvenligt brændstof.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2023	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %
2024	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %
2025	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %
2026	Over 90 %	75-90 %	Under 75 %

### 3 Underskrift

Dette mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2023 til 31. december 2026.

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.

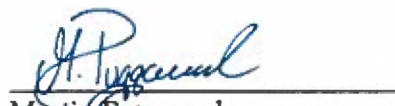
Afrapportering af mål- og resultatplanen foretages årligt i årsrapporten.

København, den 20/12-2022



Jacob Heinsen  
departementschef

Ringsted, den / 18-11-2022



Martin Puggaard  
chef for Havarikommissionen