

ÅRSRAPPORT

Forord

Norsk transportplan har som et av sine hovedmål å redusere antall ulykker i transportsektoren enten de foregår til lands, vanns eller i luft. I tillegg til de sikkerhetstiltak som nevnes i planen for å oppnå målene, er undersøkelsene som Statens havarikommisjon for transport (SHT) utfører også en viktig del av dette arbeidet. SHT skal utarbeide havarirapporter der årsaksfaktorene til ulykken/hendelsen blir kartlagt og analysert for å hindre gjentakelse. SHTs viktigste produkt i denne sammenheng er sikkerhetstilrådingene som utarbeides og sendes til Samferdselsdepartementet og videre til de respektive tilsyn eller til Statens vegvesen. Det er et mål at sikkerhetstilrådingene fører til aktive sikkerhetstiltak.

For å sikre at kommisjonens arbeid er av god kvalitet legges det vekt på at de ansatte i SHT er kompetente og nyter tillit innen de fagmiljøene som er mottakere av rapportene med tilhørende sikkerhetstilråding. Det legges derfor vekt på videre- og etterutdanning av de ansatte, slik at SHT er à jour med teknologi, undersøkelsesmetoder og teknikker.

Årsrapporten gir et overblikk over det operative arbeidet som er utført i 2007, samt de utfordringene kommisjonen har vært stilt overfor i forbindelse med etablering av sjøfartsseksjonen.

Innholdsfortegnelse

Forord	2
1. Rammer	4
2. Organisasjon.....	5
2.1 Organisasjon pr. 31.12.2007	5
2.2 Kjønnfordeling og lønnsdata	6
2.3 Integrering av personer med innvandrerbakgrunn	7
3. Nøkkeltall fra den faglige virksomheten - luftfart	8
3.1 Varsling om ulykker og hendelser-statistikk.....	8
3.2 Undersøkelser/aktiviteter	9
3.3 Rapporter/sikkerhetstilrådinger.....	9
3.4 Annet	9
4. Nøkkeltall fra den faglige virksomhet - jernbane.....	10
4.1 Varsling om ulykker og hendelser – statistikk.....	10
4.2 Undersøkelser/aktiviteter	11
4.3 Rapporter/tilrådninger	11
4.4 Annet	11
5. Nøkkeltall fra den faglige virksomhet - veitrafikk.....	12
5.1 Varsling om ulykker – statistikk	12
5.2 Undersøkelser/aktiviteter	13
5.3 Rapporter/tilrådninger	13
5.4 Annet	13
6. Rapport fra sjøfartsseksjonen	14
7. Økonomi.....	16
8. Administrative forhold	17
8.1 IKT	17
8.2 Grønn stat	17
9. utfordringer i 2008.....	18
Vedlegg 1 Utgitte rapporter 2007 – sivil luftfart	19
Vedlegg 2 Sikkerhetstilrådinger 2007 – sivil luftfart	21
Vedlegg 3 Utgitte rapporter 2007 – jernbane	25
Vedlegg 4 Sikkerhetstilrådinger 2007 – jernbane.....	26
Vedlegg 5 Utgitte rapporter 2007 – vei	29
Vedlegg 6 Sikkerhetstilrådinger 2007 – vei	30

1. Rammer

I følge instruks for Statens havarikommisjon for transport (SHT) skal undersøke ulykker og hendelser innenfor luftfarts-, jernbane og veisektoren. Formålet med SHTs undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av transportulykker. SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. SHT avgjør selv omfanget av de undersøkelser som skal foretas, herunder vurderes undersøkelsens forventede sikkerhetsmessige verdi i forhold til nødvendige ressurser.

Hovedmålene for 2007 nedfelt i tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet er:

Hovedmål 1:

SHT skal bemannes med personer som har faglige kvalifikasjoner som gir tillit til at undersøkelsene blir utført på en faglig og forvaltningsmessig tilfredsstillende måte, i samsvar med det regelverket som gjelder i de ulike sektorene.

Hovedmål 2:

SHT skal utføre undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen luftfarts-, jernbane- og veisektoren, og utarbeide rapport om undersøkelsene på en måte som fører til tillit i fagmiljøet og samfunnet.

Hovedmål 3:

SHT skal om mulig legge frem rapport om ulykken/hendelsen innen 12 måneder. Dersom rapporten ikke er ferdig innen 12 måneder, skal Statens havarikommisjon for transport legge frem en foreløpig rapport og melde fra om utviklingen i undersøkelsen og spørsmålene som er aktuelle i sammenheng med saken.

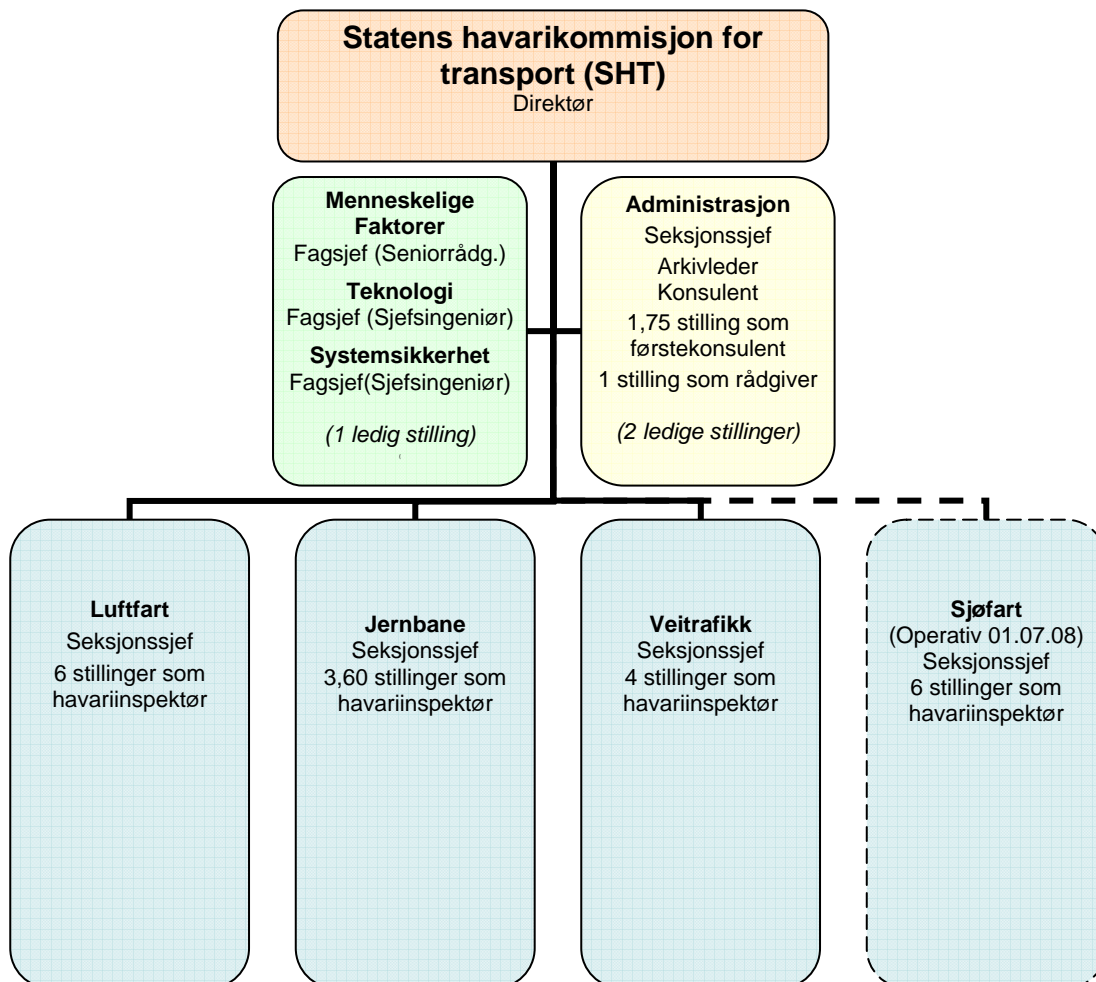
Hovedmål 4:

SHT skal fremme sikkerhetstilrådingen som er relevante i forhold til undersøkelsesresultatene. Det vil være et mål for relevansen at flest mulig av tilrådingene resulterer i sikkerhetstiltak.

Resultater i forhold til ovennevnte hovedmål vil i hovedsak fremgå av transportseksjonenes fremstilling.

2. Organisasjon

2.1 Organisasjon pr. 31.12.2007



I løpet av 2007 har det blitt store endringer i SHTs bemanning. Det har vært betydelig rekruttering til nyopprettede stillinger, samt nyrekruttering i forbindelse med permisjoner eller avgang. I 2007 ble det rekruttert 11 personer fordelt på ulike seksjoner, 6 havariinspektører i sjøfartsseksjonen, 1 havariinspektør i luftfartsseksjonen, 1 havariinspektør i veiseksjonen, 1 seksjonssjef i jernbaneseksjonen (vikariat), 1 seniorrådgiver i stab (menneskelige faktorer), 1 rådgiver (IT) i administrativ seksjon. Det ble videre i 3. tertial kunngjort en administrativ stilling innen personaladministrasjon/HMS, men pga. av liten søkermasse ble det besluttet å kunngjøre denne stillingen på nytt i januar 2008.

Rekruttering av en så stor andel av det totale antall ansatte gjør at det stilles store krav til oppfølging og iverksetting av opplæringstiltak, både internt og eksternt. Dette kommer i tillegg til at det foregår en kontinuerlig opplæring/oppdatering av ansatte. Det leies inn forelesere til eksempelvis til kurs i intervjuteknikk, møte med media osv. Den største delen av opplæringen skjer allikevel eksternt, hovedsakelig i utlandet (England, USA, Sverige).

I tillegg til opplæringstiltakene nevnt ovenfor har det også vært en kontinuerlig kompetanseoverføring fra de operative seksjonene til sjøfartsseksjonen.

SHT har i stor grad klart å rekruttere til ledige stillinger, og beholde tilsatte. Vi antar at dette har latt seg gjøre pga. et klart fokus på arbeidsinnhold, organisering av etaten, opplærings- og videreutviklingsmuligheter, stor fleksibilitet i forbindelse med organisering av arbeidet ved bruk av hjemmekontorløsninger o.a. SHT har imidlertid i 2007 hatt en høyere turn-over enn normalt. Samtidig har vi ved rekruttering til ledige og nyopprettede stillinger erfart at det er flere som avslår tilbudet om stilling pga. at de får tilbud om høyere lønn andre steder.

2.2 Kjønnsfordeling og lønnsdata

Antall ansatte og kjønnsfordeling innen de ulike seksjoner fremgår av tabellen under.

Kjønnsfordeling ansatte per seksjon*

	Alle	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Direktør	1	1	100	0	0
Stab	3	0	0	3	100
Administrasjon	6	5	83	1	17
Luffartsseksjon	8	2	25	6	75
Jernbaneseksjon	5	0	0	5	100
Vegseksjon	5	1	20	4	80
Sjøfartsseksjon	7	1	14	6	86
Totalt antall ansatte	35	10	29	25	71

* 3 stillinger er ubesatt pr. 31.12.2007

Kjønnsfordeling stillingsgrupper

	Alle	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Direktør	1	1	100	0	0
Seksjonsledere	5	1	20	4	80
Fagstab	3	0	0	3	100
Adm.stillinger	5	4	80	1	20
Havariinspektører	21	4	19	17	81
Totalt antall ansatte	35	10	29	25	71

Antall ansatte er økt fra 26 i 2006 til 35 i 2007. Antall kvinner har økt fra 9 til 10, men prosentvis har andelen kvinner gått ned fra 35 % til 29 %. I hovedsak beror dette på tilsetting av havariinspektører i sjøfartsseksjonen. Det ble her tilsatt 1 kvinne og 5 menn. Det er generelt svært få søkere til havariinspektørstillinger. Det er i tillegg så få ansatte i SHT at små endringer gir markant prosentvis utslag.

I gruppen havariinspektører er lønnsnivået relativt likt for kvinnelige og mannlige arbeidstakere, dvs. forskjellen ligger innen 1%. Innenfor lønns spennet som brukes for denne type stillinger i SHT, avlønnes havariinspektørene avhengig av faktorer i SHTs lønnspolitikk som bl.a. utdanning, praksis og arbeidsutførelse.

2.3 Integrering av personer med innvandrerbakgrunn

SHT hadde pr 01.01.2007 og 01.01.2008 kun en fast ansatt med innvandrerbakgrunn, dvs. personer med to utenlandskfødte foreldre som har innvandret til Norge eller som er født i Norge med to foreldre som er født i utlandet.

SHT har få ansatte innenfor hvert transportområde, og det er nødvendig at disse har spisskompetanse innen de ulike felt og at de utfyller hverandre. Eksempelvis er havariinspektørene i jernbaneseksjonen rekruttert innen områdene signalanlegg, togmateriell, togfremføring og infrastruktur, mens havariinspektørene i luftfartsseksjonen har bakgrunn som flygeledere, piloter og ingeniører. Det kreves i tillegg svært god skriftlig fremstillingsevne på norsk og engelsk. SHT søker å rekruttere de beste kandidatene til de utlyste stillingene. Det er generelt vanskelig å rekruttere til disse "spesialist-stillingene". Det er svært få søknader fra kvinner og tilnærmet ingen søknader fra personer med innvandrerbakgrunn til stillingene. SHT arbeider i et internasjonalt miljø og kvalifiserte søkere med innvandrerbakgrunn er ønsket.

Når det gjelder stillinger innen administrasjonen kan det nevnes at vi flere ganger har hatt kandidater med innvandrerbakgrunn inne til intervju, men at disse ikke har nådd opp p.g.a. manglende faglig kompetanse.

3. Nøkkeltall fra den faglige virksomheten - luftfart

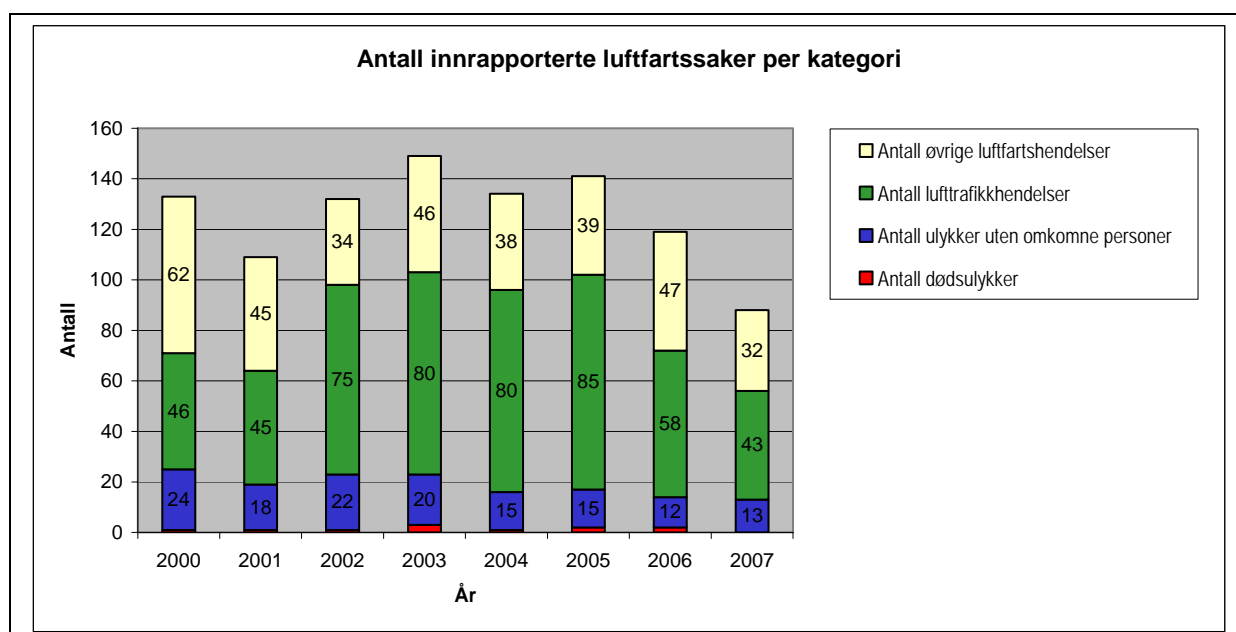
3.1 Varsling om ulykker og hendelser - statistikk

Statistikken viser en gledelig nedadgående trend når det gjelder antall flyulykker. Det gjøres oppmerksom på at etter den nye varslings- og rapporteringsforskriften trådte i kraft 1.7. 2007, skal SHT kun motta varsel og rapportering på det som klassifiseres som ulykker og alvorlige hendelser. Dette forklarer noe av reduksjonen i kategorien innrapporterte ”hendelser”.

Luftfartsseksjonen mottok 88 rapporteringspliktige saker i 2007, mot 119 året før. Det var ingen dødsulykker, og 2007 er således første år uten omkomne i sivil luftfart i Norge siden 1992. Det var 13 ulykker totalt, hvorav 5 faller inn under kategorien ”helikopter innland” som fortsatt er en hyppig gjenganger.

	2003	2004	2005	2006	2007
Antall luftfartsulykker med omkomne personer	3	1	2	2	0
Antall luftfartsulykker uten omkomne personer	20	16	13	12	13
Lufttrafikkhendelser	79	80	85	57	43
Luftfartshendelser	46	37	41	48	32
Totalt*	148	134	141	119	88
Utgitte rapporter	64	45	53	36	35

**) Innrapporterte saker som er klassifisert som driftsforstyrrelser eller utenlandsk/diverse/ikke rapporteringspliktig er ikke tatt med i tabellen*



3.2 Undersøkelser/aktiviteter

Antall pågående undersøkelser ved utløpet av 2007 ble redusert til 55 fra 69 på samme tidspunkt i 2006. Det er høyt fokus på å ferdigstille eldre saker og dette arbeidet prioriteres videre i 2008.

Luftfartsseksjonen har spesielt fokus på glattbaneproblematikk og arbeider med en temarapport på dette området. Rapporten vil omhandle en rekke alvorlige hendelser og ulykker over flere år på kontaminerte og glatte rullebaner. SHT fremmet høsten 2006 fire umiddelbare tilrådinger som omhandler denne problematikken. Disse er fortsatt til behandling hos Luftfartstilsynet.

3.3 Rapporter/sikkerhetstilrådinger

Det er i 2007 utgitt 35 rapporter. Antall rapporter har gått markant ned siden toppåret 2000, da SHT publiserte 91 rapporter. Dette forklares bl.a. med at seksjonen nå undersøker færre saker enn tidligere. Fra 1.7.2007 undersøkes kun ulykker og alvorlige hendelser. Hver undersøkelse er nå grundigere og antall sider pr. rapport har dermed økt betydelig.

Av de 35 utgitte rapportene i 2007 er 11 utgitt tilnærmet innenfor 12 månedersfristen. Det er et mål for seksjonen å redusere tidsbruken, men det vil også fremover være saker som faller utenfor 12 måneders saksbehandlingstid, ettersom det fortsatt er et etterslep fra den tiden hvor det ble startet undersøkelser på bortimot alt som ble innrapportert. Full bemanning fra årsskiftet 2007/2008, samt utvidelse med ytterligere en havariinspektør fra medio 2008, vil bidra til å bedre denne statistikken.

Det er i 2007 fremmet 37 sikkerhetstilrådinger, hvilket betyr et gjennomsnitt på én tilråding pr. rapport. Ifølge den oversikt SHT fører, hadde hele 145 sikkerhetstilrådinger ved årsskiftet status som "åpne" hos Luftfartstilsynet. 41 av disse var eldre enn 3 år.

Oversikt over rapporter og tilrådinger er gjengitt i vedlegg til årsrapporten.

3.4 Annet

Seksjonen har vært representert på Luftfartskonferansen, Flyoperativt Forum, Solakonferansen, ISASI 2007 i Singapore, Nordisk AIG 2007 på Island og ECAC AIG møter i Ljubljana og Paris. Et gjennomgangstema her har vært forberedelser til ICAO AIG Assembly i 2008.

Det er avholdt kontaktmøter med Luftfartstilsynet og AVINOR i tillegg til andre uformelle møter med aktører i sektoren.

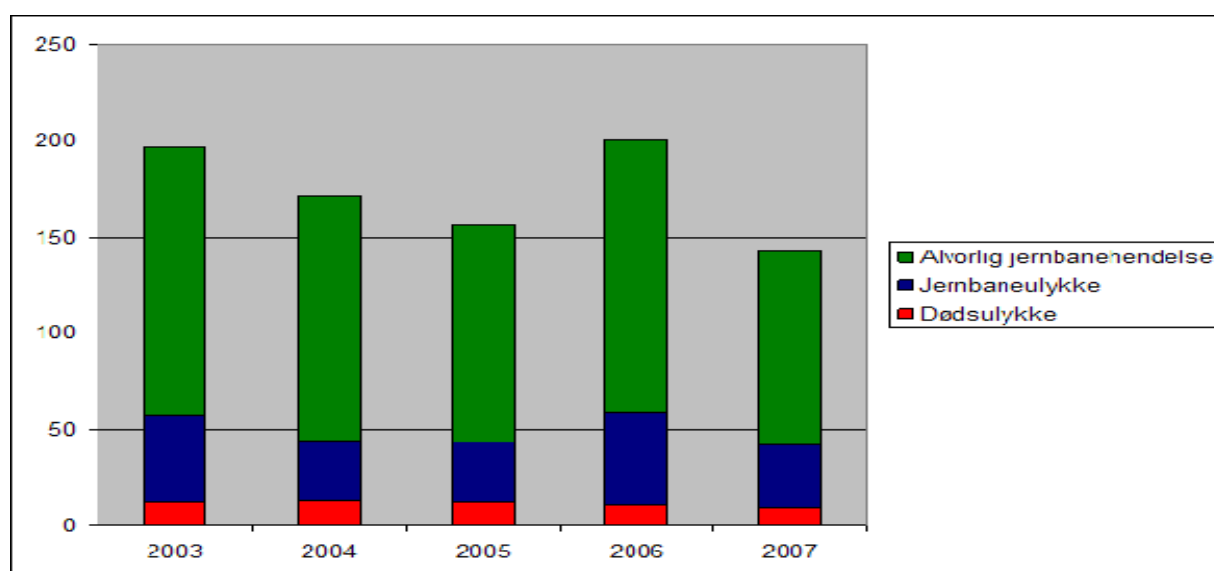
4. Nøkkeltall fra den faglige virksomhet - jernbane

Forskrift om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser kom 29. januar 2002, med hjemmel i lov av 11. juni 1998 (jernbaneloven), og havarikommisjonen har fra 1. juli 2002 undersøkt jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. Siden 3. januar 2005 har jernbaneseksjonens virksomhet vært regulert av Jernbaneundersøkelsesloven med tilhørende forskrifter. EUs sikkerhetsdirektiv for jernbane ble 1. mars 2006 gjort gjeldende som norsk lov gjennom forskrift 2006-03-31 nr 378: *Forskrift om offentlig undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige hendelser m.m.* (jernbaneundersøkelsesforskriften).

4.1 Varsling om ulykker og hendelser – statistikk

Jernbaneseksjonen mottok i 2007 totalt 143 rapporteringspliktige saker mot 201 i 2006. Det har i 2007 vært en nedgang av både innrapporterte ulykker og alvorlige jernbanehendelser. Det har vært 9 dødsulykker med til sammen 9 omkomne.

	2003	2004	2005	2006	2007
Alvorlige jernbanehendelser	140	127	113	142	101
Jernbaneulykker	45	31	31	48	33
Dødsulykker	12	13	12	11	9
Total saksmengde	197	171	156	201	143
Avsluttet etter forundersøkelse	184	155	142	190	138
Publiserte rapporter	3	15	7	11	13



Fordelingen av antall alvorlige jernbanehendelser, jernbaneulykker og dødsulykker for året 2003 er forbundet med usikkerhet. Dette på grunn av at det ble benyttet en annen definisjon enn for årene deretter.

4.2 Undersøkelser/aktiviteter

Antall innrapporterte saker har gått ned i forhold til 2006. Nedgangen fordeler seg over både alvorlige jernbanehendelser, jernbaneulykker og dødsulykker.

Seksjonen hadde pr. 31.12.2007 9 pågående undersøkelser, hvorav en temaundersøkelse i forbindelse med brann- og røykutvikling på T-banen. I tillegg pågår innsamling av grunnlagsdata for ytterligere to temaundersøkelser knyttet til planovergang- og passhendelser.

SHT har registrert en økning i antall hendelser og ulykker relatert til samtrafikk sporvogn/motorkjøretøy i Oslo. Dette er et problemområde som det vil bli fokusert på i 2008.

4.3 Rapporter/tilrådinger

SHT avga 13 rapporter innen jernbanesektoren i 2007.

SHT fremmet i 2007 30 sikkerhetstilrådinger til Statens jernbanetilsyn. I følge Statens jernbanetilsyn er 10 av disse åpne pr. 31.12.2007. Oversikt over rapporter og tilrådinger følger i vedlegg til årsrapporten.

4.4 Annet

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) etablerte i 2006 et europeisk nettverk for havarikommisjoner innenfor jernbanesektoren. SHT deltar i dette samarbeidet. All relevant aktivitet blir rapportert til ERA. Dette gjelder både hver gang en jernbaneundersøkelse åpnes av SHT, samt at den endelige rapporten oversendes. I 2007 deltok jernbaneseksjonen i 2 av 3 nettverksmøter. SHT vil forsterke deltakelsen i ERA i 2008.

Jernbaneseksjonen deltok i 2007 i et nordisk møte sammen med representanter fra Danmark, Finland og Sverige. Møtet ble arrangert i Lathi/Finland.

Ny leder for jernbaneseksjonen ble tilsatt i vikariat fra 01.10.2007. Seksjonen vil bli styrket i løpet av 2008 med en medarbeider med kompetanse innen kjørevei for jernbane.

5. Nøkkeltall fra den faglige virksomhet - veitrafikk

5.1 Varsling om ulykker – statistikk

Antall varsler har også i 2007 gått litt ned. Dette gjenspeiler ulykkesituasjonen totalt sett, men skyldes også bedre presisjon på varslene. Forskriftene som regulerer undersøkelsene synes å fungere bra. Veitrafikkulykkene utgjør i 2007 en ikke uventet stor andel av dødsulykkene som innrapporteres til SHT, alle seksjoner sett under ett. Aktiviteten er vist i tabellen under.

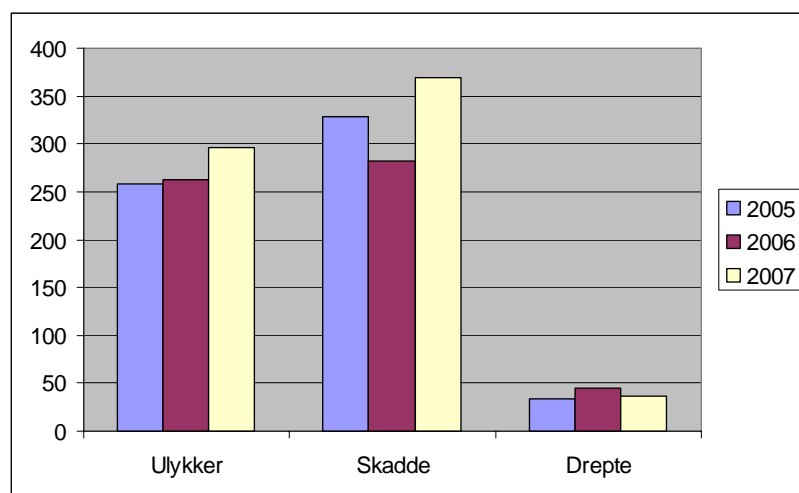
	2005*	2006	2007
Antall varsler totalt	78	165	141
Antall varsler som er dekket av varslingskriteriene (antall saker)	40	108	83
Herav:			
Antall dødsulykker	16	63	46
Antall ulykker uten omkomne (hardt skadde)	11	32	31
Antall veitrafikkuhell (lettere/uten personskaade)	13	13	6
<i>Oppfølging:</i>			
Antall saker avsluttet	33	100	68
Antall hovedundersøkelser igangsatt	7	8	4
Antall utgitte rapporter	0	1	5

*Fra 1. september 2005

Ulykkesutvikling generelt

Antall alvorlige ulykker med vogntog involvert er fortsatt økende.

Selv om det er noe nedgang i antall drepte i 2007 er det et stigende antall hardt skadde, og den tunge yrkestransporten bidrar fortsatt til en negativ utvikling av antall hardt skadde og drepte i trafikken. SHT søker gjennom innrapporteringer og varsler å finne de ulykkene som gjennom en undersøkelse vil gi størst bidrag til trafikksikkerheten.



Viser utviklingen for ulykker med vogntog involvert de siste 3 år. (kilde SSB)

5.2 Undersøkelser/aktiviteter

Det er påbegynt 4 nye undersøkelser i 2007. Den første er en ulykke med en tung mobilkran som fikk teknisk bremsesvikt i tett trafikk. En alvorlig møteulykke mellom vogntog og to personbiler på smal vei i Vindafjord hvor tre personer omkom undersøkes også. Til slutt to ulykker på glatt føre på slutten av året, en i Flom hvor en person omkom og en ble hardt skadd i kollisjon mellom et vogntog og to personbiler, samt en bussulykke i Verdal hvor tre omkom og flere ble skadet i en utforkjøring.

Seksjonen har også arbeidet med, og er i ferd med å avslutte, den første temaundersøkelsen som omhandler vinterdrift på vei, og som knytter dette temaet til fellestrekk ved tre ulike dødsulykker.

Varslings- og operativ fase fungerer tilfredsstillende. Det er fortsatt miljøer som ikke er kjent med SHTs virksomhet, og det må brukes tid på å informere om mandat og intensjoner med undersøkelsene. I etterkant av rapportene som er utgitt har SHT blitt etterspurt som forelesere i fagmiljøer på alle nivåer i hele landet. For å etablere god kontakt, samt bidra til at SHTs undersøkelser og virksomhet blir godt kjent har dette vært en viktig aktivitet i 2007.

5.3 Rapporter/tilrådinger

Det er utgitt 5 rapporter i 2007. På grunn av komplekse problemstillinger i ulykkene, arbeidskrevende informasjonsinnhenting i undersøkelsesprosessen og fokus på kvalitet er det vanskelig å overholde 12 månedersfristen.

Det er fremmet 28 tilrådinge i tilknytning til rapportene i 2007. Disse er gjengitt i vedlegget til årsrapporten.

5.4 Annet

SHT har tatt initiativ til og etablert kontakt med de andre nordiske landenes havarikommisjoner på vei, og arrangerte i 2007 den første nordiske samlingen for denne gruppen. Sverige følger opp dette i 2008.

Seksjonen er utvidet med en stilling i 2007. Seksjonen har videre knyttet til seg medisinsk kompetanse gjennom en generell bistandskontrakt.

6. Rapport fra sjøfartsseksjonen

Oppstart for undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip er nå fastsatt til 1. juli 2008. Det er videre bestemt at den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten avslutter sitt virke fra samme dato, og at ordningen med "ad hoc" kommisjoner legges ned. Endringene er i samsvar med forutsetningene i statsbudsjettet for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007) for Samferdselsdepartementet kap. 1314.

Seksjonen har vært bemannet med 7 personer siden oktober 2007. Havariinspektørene har skipsteknisk og nautisk kompetanse fra forskjellige typer skip. I tillegg har flere av havariinspektørene kompetanse fra fartøysavdelingene og inspeksjonsavdelingen i Sjøfartsdirektoratet, Det Norske Veritas, Kystverket, Losvesenet, Kystvakten, Verftsindustrien og Sjøfartsinspektørene. Disse har vært igjennom omfattende kursing og opplæring, men mye gjenstår. Opplæringen er rettet mot de sikkerhetsfag og granskingsfag som er helt nødvendig kompetanse i tillegg til grunnleggende sjøfartskompetanse. Mye av opplæringen gjennomføres internt i SHT. Det vektlegges å få til erfaringsoverføring og faglig opplæring fra de andre seksjonene og stab. I tillegg gjennomføres opplæring/kursing eksternt i både inn- og utland.

Det er grunn til å kommentere undersøkelseskapasiteten både i forhold til sjøfartsseksjonens mandat som inneholder undersøkelsesplikt for visse typer ulykker, og i forhold til hovedmål i tildelingsbrevet. For undersøkelser av arbeidsulykker/personskader mangler seksjonen to stillingshjemler i forhold til beregnet minimumsbemanning. Dette er ved flere anledninger påpekt ovenfor departementene, jf. Ot. prp. nr 78 (2003-2004) pkt. 9.4.2. *Særlig om arbeidsulykker om bord på skip*, brev fra Samferdselsdepartementet til Justis- og politidepartementet datert 05.03.2004, brev fra SHT til Justis- og politidepartementet og Samferdselsdepartementet datert 05.05.2006, brev fra Justis- og politidepartementet av 23.05.2006, SHTs svar av 08.06.2006, samt brev fra SHT til Samferdselsdepartementet datert 16.11.2007. Imidlertid er det en konstruktiv prosess i gang mellom Samferdselsdepartementet og SHT i forhold til 2009 budsjettet med å forsøke å få midler til disse stillingene. Det er viktig å kunne oppfylle lovpålagte oppgaver og innfri forventninger, spesielt fra fiskeflåten, når sjøfartsseksjonen starter sine undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker fra 1. juli 2008.

Arbeidet med den internasjonale koden for undersøkelser av sjøulykker i FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) pågår fortsatt. Seksjonen er involvert i denne prosessen sammen med Sjøfartsdirektoratet og Justisdepartementet. Det pågår også arbeid i EMSA (European Maritime Safety Agency) med et nytt rådsdirektiv for undersøkelser av sjøulykker. Seksjonen deltar aktivt i den konsultative tekniske arbeidsgruppen (CTG) i forbindelse med dette arbeidet. Det har vært avholdt møte i CTG den 3. - 4. desember 2007 i Lisboa. SHT er medlem i Marine Accident Investigators Internasjonal Forum (MAIIF). Sjøfartsseksjonen er representert i MAIIF og har deltatt på det årlige møtet som var lagt til Beijing 15. - 19. oktober 2007.

Det har vært gjennomført flere eksterne møter med samarbeidspartnere og ulike maritime aktører om SHTs rolle i fremtidige undersøkelser av sjøulykker. Et av disse fora var Sjøsikkerhetskonferansen i 2007. Konferansen ble arrangert 19. - 20. september i Haugesund. Videre kan det nevnes at det har vært, og vil bli gjennomført flere samarbeidsmøter med

Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Politiet i Rogaland, sjøforsikringselskaper, klassen, rederier, Hovedredningssentralene og Kystvakten.

På nasjonalt plan er det fortsatt mye arbeid som gjenstår før alle bitene er på plass i det nye undersøkelsesregimet. Arbeidsgrupper i regi av både Politidirektoratet og Sjøfartsdirektoratet arbeider med ulike aspekter som varsling/rapportering, og den påtalemessige etterforskningen av sjøulykker.

7. Økonomi

Utgifter 2007		Budsjett 2007	Regnskap 2007
1314-1-11	Organiserte stillinger	15 400 000	15 036 328
1314-1-12	Ekstrahjelp	400 000	449 373
1314-1-18	Trygder, pensjon	2 300 000	2 206 442
1314-1-21	Maskiner, inventar og utstyr	1 350 000	1 341 262
1314-1-22	Forbruksmateriell	100 000	186 598
1314-1-23	Reiseutgifter m.m	2 100 000	1 972 497
1314-1-24	Kontortjenester m.m.	3 095 000	3 108 102
1314-1-25	Konsulenttjenester	400 000	419 392
1314-1-26	Havarier	3 000 000	2 359 203
1314-1-29	Bygn.drift, lokalleie	7 100 000	7 006 236
	Sum	35 245 000	34 085 433

Inntekter 2006	
Kap. 4314., post 16 Refusjon av fødselspenger	386 839
Kap. 4314., post 18 Refusjon av sykepenger	79 334
Sum inntekter	466 173

Bevilgning iht. saldert budsjett for 2007	37 300 000
Overført fra 2006	1 645 000
Lønnsregulering	300 000
Sum bevilgning	39 245 000
Reduksjon av bevilgning, St.prp. 24 (2007-2008)	4 000 000
Sum bevilgning	35 245 000
Regnskap	34 085 536
Mindreutgift	1 159 464
Fullmakter	
Kap. 4314, post 16 Refusjon av fødselspenger	386 839
Kap. 4314, post 18 Refusjon av sykepenger	79 334
Sum fullmakter	466 173
Korrigert mindreutgift	1 625 637

Mindreforbruket fremkommer i hovedsak på lønnsbudsjettet. SHT har foretatt tilsetning i til sammen 11 stillinger i 2007, og tiltredelsesdato i stillingene ble senere enn forventet. Mindreforbruket på varer og tjenester skyldes bl.a. forsinkelser i forbindelse med ferdigstilling og innredning av midlertidige lokaler, samt utsatt overtagelse av en bil.

8. Administrative forhold

8.1 IKT

SHT foretar en løpende vurdering av de ulike områdene innen IKT som blant annet hvordan informasjon og tjenester skal tilbys, programvareplattform, påvirkning fra nasjonale og internasjonale retningslinjer.

SHT har i samarbeid med Luftfartstilsynet og Altinn gjort elektronisk rapportering av alvorlige luftfartshendelser og -ulykker tilgjengelig via internett. For alvorlige jernbanehendelser og -ulykker har elektronisk rapportering blitt gjort tilgjengelig gjennom et samarbeid med Jernbanetilsynet.

SHT følger sentrale anbefalinger der vi ser at det er mulig og/eller hensiktsmessig. Havarikommisjonen er en liten etat i antall ansatte, og ikke alle løsninger er riktige for oss med tanke på ressursbruk og tilgjengelig arbeidskraft.

8.2 Grønn stat

SHT har utarbeidet plan for innføring av miljøledelse med fastsatte mål for å kunne ta miljøhensyn i den daglige driften av etaten. Planen er en del av SHTs styringssystem. Mål er definert innen områdene energiforbruk, transport, avfall og innkjøp, samt fokusering på informasjon og motivasjon i miljøarbeidet hos SHTs ansatte.

SHT har arbeidet med å stabilisere og registrere energiforbruket i nytt bygg. SHT får periodiske rapporter fra Statsbyggs stedlige medarbeider om energi- og vannforbruk. På bakgrunn av disse rapportene ble det i gjennomført en kartlegging av innetemperatur i deler av bygningsmassen i 2007, og justeringer av temperaturen ble foretatt.

Videre fokuseres det på en reduksjon av papirforbruk ved økt bruk av elektroniske tjenester (intra- og internett) og innføring av dobbeltsidig utskrift og kopiering. Når det gjelder lokal transport loggføres dette, og det oppfordres til bruk av sykkel i nærmiljøet. Nytt kjøretøy for transport i nærmiljøet ble valgt bl.a. på bakgrunn av lavt drivstofforbruk og CO²-utslipp.

9. Utfordringer i 2008

En nyrekruttering med 11/26 deler av den totale arbeidsstyrken i 2007 krevde mye i forbindelse med rekruttering og opplæring i året som gikk. Det er en utfordring å skape en enhetlig "SHT-ånd", samt å få den operative delen av virksomheten til å fungere optimalt og enhetlig der gammel og ny kultur smeltes sammen.

Å rekruttere og å beholde er viktige oppgaver og vil også gi utfordringer fremover. Flere søkere som har vært blant de mest aktuelle kandidatene ved nyrekruttering har trukket seg med bakgrunn i lite konkurransedyktig avlønning. Det samme problemet har også vært et tema når personer har valgt å slutte i SHT.

Nye medarbeider, større organisasjon og nye oppgaver har tvunget fram behov for et fornyet styringssystem/kvalitetssikringssystem. Utarbeidelse av et nytt og mer dynamisk system vil kreve mye energi fra alle i organisasjonen i 2008. Systemet vil bli utarbeidet med tanke på at det skal kunne ISO sertifiseres.

Som en følge av den store personellutvidelsen er SHTs eksisterende lokaler for små. Det er derfor satt i gang planlegging av en utvidelse av bygningsmassen i tilknytning til eksisterende lokaliteter. Det er høy temperatur i byggemarkedet slik at dette kan bli en prosess som tar lenger tid enn det vi har erfart tidligere. I mellomtiden må 9 medarbeidere ha sine kontorer i et midlertidig bygg. Dette er ikke en heldig løsning, men vi arbeider for at denne interimperioden ikke skal belaste medarbeiderne unødige.

Sjøfartsseksjonen har blitt bemannet med 7 personer som skal starte undersøkelsesarbeidet 1. juni i 2008. Dette er et nytt område for SHT og det vil derfor få stort fokus i organisasjonen for å få en best mulig start. Spesielt stor usikkerhet er knyttet til undersøkelser av arbeidsulykkene til sjøs. SHT har flagget at det ideelt sett burde vært flere medarbeider for å dekke dette området. Erfaringer som blir høstet i løpet av 2008 vil indikere om bemanning og spisskompetanse er tilstrekkelig for å ivareta denne oppgaven.

Fagstaben vil i løpet av 2008 bli styrket og endret for å gi bedre bistand til de transportfaglige seksjonene

Statens havarikommisjon for transport har fått positive tilbakemeldinger på sine rapporter og måten å gjøre undersøkelser på. Det er imidlertid viktig å ikke lene seg tilbake å være tilfreds med tingenes tilstand. Utfordringen er at kommisjonens medarbeidere hele tiden holder seg oppdatert på hva som skjer i tilsvarende miljøer rundt om i verden og sørger for å følge med i utviklingen av nye undersøkelsesmetoder, samt følge med i utviklingen, slik at vi kjenner til hvordan nye kjøretøy, luftfartøy, tog og båter fungerer og opereres. For å leve opp til dette er det viktig at medarbeiderne deltar i internasjonale fora, samt gis relevant opplæring.

Vedlegg 1 Utgitte rapporter 2007 – sivil luftfart

NR	IDENTIFIKASJON	DATO
01	RAPPORT OM ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE PÅ FAGERHAUG FLYPLASS OPPDAL, SØR-TRØNDELAG, 02.09.2006, LN-NTH	04.01.2007
02	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I RINGEBU I OPPLAND, 11.08.2006 MED LS3, LN-GCX	04.01.2007
03	RAPPORT OM LUFTFARTSHENDELSE PÅ SKIEN LUFTHAVN GEITERYGGEN, 27.06.2002 MED SCHWEIZER 269 C1, LN-ODC	08.01.2007
04	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I TRONDHEIMSFJORDEN UTENFOR FROSTA NORD-TRØNDELAG 02.11.2003 MED CESSNA 150D, LN-HAS VÆRNES FLYKLUBB	05.02.2007
05	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ FAGERNES LUFTHAVN LEIRIN 11.02.2005 MED BEECH B200 LN-MOJ	19.02.2007
06	RAPPORT OM LUFTTRAFIKKHENDELSE VED ALTA LUFTHAVN 20.04.2006 BAE 146-200 OY-CRG OG CATERPILLAR 924G BIL41	12.03.2007
07	RAPPORT OM LUFTTRAFIKKHENDELSE GARDERMOEN KONTROLLSONE OG KJELLER FLYPLASS 24.09.2004 REIMS AVIATION F 182Q LN-HOA	12.03.2007
08	REPORT ON THE SERIOUS INCIDENT AT OSLO AIRPORT GARDERMOEN ON 21.09.2004 INVOLVING FLIGHT KAL520 BOEING 747-400 REGISTERED HL7467 OPERATED BY KOREAN AIR	19.03.2007
09	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ ELVERUM FLYPLASS STARUM, 16.05.2004 MED PIPER PA 18-150, LN-AEH	19.03.2007
10	RAPPORT OM ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE AV TRAFIKKMESSIG ART SYDVEST AV ØRLAND TMA, 07.09.2005 MED JAGERFLYFORMASJON CHICO01/02 OG SIVILT FRAKTFLY BID1F	21.03.2007
11	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I KITDALEN, STORFJORDEN I LYNGEN 04.06.2004 MED EUROCOPTER AS 350 B1, SE-HVN	22.03.2007
12	RAPPORT OM ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE KRISTIANSUND LUFTHAVN KVERNBERGET 21.01.2005, AS332L, LN-OLB	11.04.2007
13	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ STRAUMVATNET, SØRFOLD I NORDLAND 10.08.2006 MED EUROCOPTER AS 350 B3, LN-ODK	16.04.2007
14	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ KJELLER FLYPLASS 11.04.2005 MED PIPER PA-28-181, LN-NEW	23.04.2007
15	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I SELJORD, TELEMARK 13.06.2004 MED ROBINSON R44, LN-OBE	23.04.2007
16	RAPPORT OM LUFTTRAFIKKHENDELSE I VENSTEMØNSTERET OVER FLORNES NDB (FLR) ØST AV TRONDHEIM LUFTHAVN VÆRNES 15.12.2005 BOEING 737-36 LN-KKL OG BOEING 737-883 LN-RCN	26.04.2007
17	RAPPORT OM ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE AV TRAFIKKMESSIG ART VED TROMSØ LUFTHAVN LANGNES 18.09.2004 MED PIPER PA-28-161 LN-RAN OG BOMBARDIER AEROSPACE DHC-8-103 LN-WIL	08.05.2007
18	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ RØROS LUFTHAVN 28.09.2006 MED SOCATA GROUPE AEROSPATIALE GA-7-0041 LN-AEV	10.05.2007
19	RAPPORT OM LUFTTRAFIKKHENDELSE VED HAMMERFEST LUFTHAVN 20.04.2005 EUROCOPTER AS 332 L1 LN-OBA OG BOMBARDIER AEROSPACE DHC-8-103 LN-WII	10.05.2007
20	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE IESJAVRI KAUTOKEINO 30.06.2003 MED CESSNA (REIMS) FR172J OO-PIO	22.05.2007
21	RAPPORT OM LUFTFARTSHENDELSE RYGGE FLYSTASJON 21.02.2006 MED REIMS AVIATION F172M LN-DAE OG PIPER PA-28-140 LN-HOR	22.05.2007
22	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE UNDER INNFLYGING TIL KRISTIANSAND LUFTHAVN KVERNBERGET 13.07.2006 MED FOKKER 50, LN-RNC	12.06.2007
23	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE 04.12.2003 PÅ BODØ LUFTHAVN MED DORNIER DO 228 LN-HTA, OPERERT AV KATO AIRLINE AS	29.06.2007
24	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE VED OSVATNET SUNNDALSØRA DEN	18.07.2007

	21.04.2005 MED PIPER PA-28-140 LN-ABI	
25	REPORT ON THE SERIOUS INCIDENT ON HARSTAD/NARVIK AIRPORT EVENES ON 25.11.2004 INVOLVING FLIGHT MYT6286 AIRBUS A320 REGISTERED G-CRPH OPERATED BY MYTRAVEL AIRWAYS UK	07.08.2007
26	RAPPORT OM LUFTFARTSHENDELSE NORD FOR FLESLAND 05.06.2006 LN-BRD OG LN-NPZ	28.08.2007
27	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE VED HØGKORSET/GRAN HADELAND 25.09.2006, MED CESSNA 172M LN-ASN	30.08.2007
28	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE VED BREISTEIN FERGEKAI I ÅSANE, HORDALAND 24.10.2004 MED ENSTROM 280C,G-ECHO	19.09.2007
29	RAPPORT OM LUFTTRAFIKKHENDELSE INNFLYGING ALTA LUFTHAVN (ENAT) 22.12.2004 MELLOM FLII614, BOEING 737-700, OY-MLW OG BRA433, BOEING 737-700, LN-TUK	19.09.2007
30	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I ISVATN VED SLOGEN I ØRSTA KOMMUNE I MØRE OG ROMSDAL, 30.08.2004, MED ROBINSON R22 BETA, LN-OCI	01.11.2007
31	RAPPORT OM LUFTFARTSHENDELSE PÅ KRISTIANSUND LUFTHAVN KVERNBERGET 02.06.2003 MED LN-OHG	01.11.2007
32	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ STRUPEFJELLET BALSFJORD TROMS 07.07.2001 MED SE-HUA	01.11.2007
33	RAPPORT OM ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE 19.05.2004 CA. 20 NM VEST- NORDVEST FOR SANDEFJORD LUFTHAVN TORP MED BOMBARDIER DHC-8- 402, LN-WDA OPERERT AV WIDERØES FLYVESELSKAP ASA	27.11.2007
34	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE HUSEBY ØSTFOLD 22.06.2007, C-206, LN-VYN	14.12.2007
35	RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE 13.04.2006 I LIAGARDENE, ÅL I BUSKERUD MED EUROCOPTER EC 135, LN-OOD	20.12.2007

Vedlegg 2 Sikkerhetstilrådinger 2007 – sivil luftfart

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>2007/01</u>	2007/01T	Slepeflyet til NTH Flyklubb, PA-25-235 Pawnee, LN-NTH, har nødlandet to ganger på seks år etter motorstopp som følge av at drivstofftanken ble fløyet tom. Tiltaket klubben har innført for å forhindre gjentakelse er å begrense antall slep mellom hver tankpåfylling, noe som etter SHTs vurdering er forbundet med for stor usikkerhet. SHT tilrår NTH Flyklubb å finne en sikker måte å verifisere drivstofforbruk og gjenværende drivstoffmengde på.
<u>2007/08</u>	2007/02T	The flight crew did not recognise the out of limit CG situation. The AIBN recommends that Korean Air use this incident as a basis for reviewing the pilot training curriculum, including recurrent manual mass and balance calculation and simulator flight training with aircraft CG outside of limits, to enhance the awareness of out of limits CG conditions and early recognition of such anomalies.
<u>2007/08</u>	2007/03T	SAS Cargo did not have an operating licence issued by CAA-N for operating a freight terminal, nor was such licence required AIBN recommends that CAA-N evaluates the requirement for a Norwegian regulation for air cargo terminals.
<u>2007/11</u>	2007/04T	På bakgrunn av at verken de norske eller de svenske bestemmelsene har noe eksplisitt krav til "long line" operasjoner og at mangler ved selskapets prosedyrer i "operational manual" (OM) derfor ikke har blitt avdekket ved godkjenning av denne (i dette tilfelle i Sverige), tilrår SHT at luftfartsmyndighetene både i Norge og Sverige vurderer om bestemmelsene i BCL/BSL er tilstrekkelig detaljerte til at liknende ulykker kan forhindres.
<u>2007/13</u>	2007/05T	Selskapets planlegging av oppdraget var utilstrekkelig sett i lys av fartøysjefens manglende lokalkjennskap og begrensede erfaringsnivå. Det forelå ingen beskrivelse av drivstoffdepotet. SHT tilrår at selskapet utarbeider og holder à jour beskrivelser av alle sine faste landingsplasser med vurdering av lokale faremomenter.
<u>2007/13</u>	2007/06T	Bruk av hjelm kan redde liv i helikopter innlandsoperasjoner. SHT tilrår at selskapet sørger for å utstyre alt sitt flygende personell med hjelm og intercomløsning som fungerer.
<u>2007/13</u>	2007/07T	Til tross for at fartøysjefens arbeidstid var innenfor selskapets definerte begrensninger, mener SHT at fartøysjefen var utsatt for så høy og vedvarende arbeidsbelastning at dette påvirket sikkerheten. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om slik telefonvakt som fartøysjefen hadde skal omfattes av begrepet beredskapsvakt i henhold til BSL D 2-4, slik at en prosentats av tiden skal beregnes som arbeidstid.
<u>2007/13</u>	2007/08T	Luftfartstilsynet har utpekt økt sikkerhet ved helikopter innlandsoperasjoner som et satsningsområde, og flere gode tiltak er iverksatt. SHT tilrår at Luftfartstilsynet ut fra en helhetsvurdering vurderer om de nasjonale bestemmelsene i BSL D 2-2 bør revideres med flere tilleggskrav for å bidra til økt sikkerhet i helikopter innlandsoperasjoner. Det ville være fordelaktig om tilleggskravene var de samme i Norge og Sverige.
<u>2007/13</u>	2007/09T	Luftfartstilsynet har utpekt økt sikkerhet ved helikopter innenlandsoperasjoner som et satsningsområde, og flere gode tiltak er iverksatt. SHT mener at oppfølging av eksisterende sikkerhetstilrådinger fra havarikommisjonen også kan bidra til økt sikkerhet i helikopter innenlandsoperasjoner, og tilrår at Luftfartstilsynet prioriterer saksbehandlingen knyttet til disse.
<u>2007/13</u>	2007/10T	Helitrans betrakter mobiltelefon som et verdifullt verktøy og benytter denne ved normale operasjoner. Luftfartstilsynets policy er at installasjon og bruk av radioutstyr/mobiltelefoner som ikke normalt brukes innen luftfart kun tillates i luftfartøy som brukes til samfunnstjenester som for eksempel politi, ambulanse og redningstjenester. SHT mener operatørene bør gjøres kjent med Luftfartstilsynets policy og begrunnelsen for denne, og tilrår at Luftfartstilsynet kunngjør den aktuelle informasjonen på hensiktsmessig måte.
<u>2007/16</u>	2007/11T	En standardisert gjennomgangshøyde for et størst mulig geografisk område er ønskelig sett fra et flyoperativt standpunkt. IFALPA mener gjennomgangshøyden bør settes til 10 000 ft slik at omstillingen av høydemåler kan gjøres samtidig med andre faste rutiner i cockpit. SHT tilrår at Luftfartstilsynet utreder innføring av en felles gjennomgangshøyde som er høyere enn de som er etablert i dag i luftrom der Norge forestår lufttrafikkteneste.
<u>2007/17</u>	2007/12T	Kombinasjonen av stigende terreng nordvest av Tromsø og lavt skydekke kan føre til at fly som utfører høyre landingsrunde til rullebane 19 presses inn mot sluttinnlegget uten at de er klar over det. Dette utgjør en sikkerhetsrisiko. SHT tilrår at Tromsø kontrolltårn utarbeider og kunngjør på hensiktsmessig måte kriterier for bruk av landingsrunden vest av rullebanen.

<u>2007/17</u>	2007/13T	Kriteriene for VMC er annerledes i kontrollsonen enn i luftrommet utenfor. Hvorvidt det er VMC eller IMC i kontrollsonen har betydning for hvordan flygekontrolltjenesten regulerer flytrafikken. VFR-flyging i nærheten av en flyplass kan dessuten bli brakt til opphør av hensyn til fysisk sikkerheten. SHT mener VFR-flygere bør gjøres oppmerksomme om slike forhold. SHT tilrår at Avinor innarbeider i sitt instruksverk at lufttrafikkjentesten angir på ATIS eller opplyser til luftfartøyer ved oppkall at VFR-flyging i kontrollsonen ikke er tillatt.
<u>2007/17</u>	2007/14T	Endring av værforholdene som medfører overgang fra VMC til IMC og omvendt i kontrollsonen blir ikke registrert særskilt eller fremvist for operativt personell ved alle flygekontrollenheter. Dette er en opplysning av flysikkerhetsmessig betydning fordi VFR-trafikk reguleres forskjellig, avhengig av hvilke værforhold som er gjeldende. SHT tilrår at Avinor utarbeider instruks for kontrolltårn om at vakthavende personell registrerer og markerer at det er IMC i kontrollsonen.
<u>2007/17</u>	2007/15T	Besøk i kontrolltårnet mens lufthavnen er operativ kan medføre ekstra belastning eller forstyrre operativt personell i arbeidsposisjoner. Slik aktivitet bør gjennomføres på en kontrollert måte. SHT tilrår at Avinor utarbeider en policy til bruk ved omvisning i kontrolltårn.
<u>2007/17</u>	2007/16T	SHT tilrår at Avinor utarbeider en policy for "Åpen dag"-arrangement ved sine lufthavner for å sikre at det etableres en flyoperativ ledelse og at kortvarige endringer ved lufthavnen i denne forbindelse blir behørig kunngjort for myndigheter og brukere.
<u>2007/17</u>	2007/17T	Instruksverket RFL har vært gjeldende siden 2001, men inneholder en rekke redaksjonelle feil, slik som begreper, navn og referanser som ikke er oppdaterte. Instruks og regelverk bør være entydig og korrekt så det er tydelig og enkelt for leseren å finne fram i. SHT tilrår at Avinor oppdaterer sin instruks for utøvelse av lufttrafikkjeneste RFL I og supplerende bestemmelser for lufttrafikkjentesten RFL II slik at foreldede og utgåtte navn, begreper og referanser blir korrigert.
<u>2007/17</u>	2007/18T	Supplerende bestemmelser for lufttrafikkjentesten RFL II inneholder en rekke forskjellige tekster og betegnes i forordet som "instruks, bestemmelser, regler, pålegg og orienteringer som enten utdypes eller kommer i tillegg til bestemmelsene i "Instruks for utøvelse av lufttrafikkjeneste" (RFL I)." Det fremgår ikke i alle tekstene hvilken av disse kategorier den enkelte tekst faller inn under. SHT tilrår at Avinor gjennomgår RFL II, slår fast hvilken kategori den enkelte tekst tilhører og harmoniserer språket slik at det fremgår klart hvilke punkter som må følges og hvilke som er å betrakte som retningslinjer.
<u>2007/19</u>	2007/19T	Widerøes Flyveselskap utfører mange ruteflyginger til AFIS-betjente lufthavner og utenfor kontrollert luftrom. Veiledning og prosedyrer i OM Part A til hvordan fartøysjefer fastslår, kommuniserer og løser trafikkonflikter er av begrenset omfang. Havarikommisjonen anser at denne delen av OM med fordel kan utvides, slik at forståelsen for trafikkregulering der ansvaret for atskillelse ligger hos de berørte fartøysjefene blir mer standardisert. SHT tilrår at Widerøes videreutvikler de delene av OM Part A som angår trafikkregulering ved operasjoner utenfor kontrollert luftrom.
<u>2007/21</u>	2007/20T	Plasseringen av drivstoffanlegget ved utkjøringen fra Rygge Flyklubbs parkeringsplattform er uheldig. Plasseringen er slik at fly som det blir fylt drivstoff på, stenger for ut- og innkjøring til parkeringsplattformen. SHT tilrår at de ansvarlige for tankanlegget ved Rygge Flyklubb vurderer om anlegget bør flyttes.
<u>2007/22</u>	2007/21T	SAS Braathens har i sitt flysikkerhetsarbeid registrert at kabinansatte er utsatt for skader som følge av turbulens, og har anbefalt at selskapet iverksetter diverse forebyggende tiltak. SHT tilrår Luftfartstilsynet å vurdere oppfølgingen av anbefalingene og følge med på utviklingen på dette området gjennom sitt virksomhetstilsyn med selskapet.
<u>2007/23</u>	2007/22T	Funksjonsdyktig flybåren værradar og optimal bruk av denne er viktig for å lokalisere nedbørceller og dermed unngå å fly inn i områder med farlige flygeforhold. SHT tilrår Luftfartstilsynet og Kato Airline å vurdere hvordan det best kan settes fokus på vedlikehold av flybårene værradar og opplæring i optimal bruk av disse.
<u>2007/23</u>	2007/23T	Presentasjon av vær på flygekontrolltjenestens radarfremvisere er viktig for å unngå at luftfartøyer radarledes inn i områder med farlige flygeradarforhold. SHT tilrår Avinor å vurdere å integrere informasjon fra værradarer på radarfremvisere hos flygekontrolltjenesten.
<u>2007/23</u>	2007/24T	Inntil ca. 30% av trådene på enkelte jordingskabler mellom flyets skrog, horisontal stabilisator og høyderor kan ha vært brukt før lynet traff. Eksempelvis er ikke vedlikeholds kravene gitt av Dornier Luftfahrt GmbH spesifikke med hensyn til tilstand på flyets jordingskabler. SHT tilrår derfor at Luftfartstilsynet vurderer om det bør gis tilleggs krav for vedlikehold av flytypen DO 228 med hensyn til evnen til å tåle lyn.
<u>2007/25</u>	2007/25T	The AIBN investigations show deficiencies in the MyTravel SOP regarding operations on contaminated runways. AIBN recommends that MyTravel Airways UK review their OM Part A related to these types of operations.

<u>2007/25</u>	2007/26T	The AIBN investigations show that the pilot's understanding of different aspects of Norwegian winter operations is limited. AIBN recommends that MyTravel Airways UK review their training requirements for operations on contaminated runways in Norway.
<u>2007/25</u>	2007/27T	The AIBN investigations show that Avinor's practice of measuring friction on compact snow or ice covered by loose dry snow, wet snow or slush may be outside the approved acceptable conditions for the measuring devices. AIBN recommends that Avinor review the acceptable conditions for the measuring devices.
<u>2007/25</u>	2007/28T	The AIBN investigations show that the Airbus Industrie's concept of basing aircraft take off and landing performance on "Fluid Contamination" and "Equivalent to Wet Runway" is misleading and not substantiated by scientific research. AIBN investigations and Norwegian experience show that "fluid contaminations" very often result in POOR braking action, contrary to the present belief of some organisations. AIBN recommends that Airbus Industrie review their concept of "Fluid contamination being Equivalent to Wet Runway" for landing on contaminated runways.
<u>2007/30</u>	2007/29T	Det har vært flere ulykker med Robinson R22/R44 som følge av kontroll- eller ytelsesproblemer på verdensbasis. Dette har medført at FAA har utgitt spesielle tilleggskrav til utdanning og trening på R22/R44 helikoptere (SFAR No. 73). Tilsvarende tilleggskrav er ikke gjort gjeldende i Norge. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer å innføre tilleggskrav basert på SFAR No. 73.
<u>2007/30</u>	2007/30T	Det har vært flere ulykker med nødlanding i vann med helikoptere i Norge. Et fellestrekk er at det var planlagt og utført ut- eller innflyging over vann med enmotors helikoptere uten nødflyteutstyr. Dermed var det ikke mulighet for "sikker nødlanding" i tilfelle motorsvikt. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det bør fokuseres mer på opplæring og trening i forbindelse med ut- og innflygingstraséer med enmotors helikoptere, med fokus på mulighet for "sikker nødlanding", i tillegg til kravene i JAR FCL 2.
<u>2007/30</u>	2007/31T	Det har vært flere fatale ulykker som følge av nødlanding i vann med enmotors fly og helikoptere i Norge. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om Norske forskrifter som regulerer flyging med enmotors fly og helikopter over vann, bør revideres i tråd med BSL D3-2 med krav om at alle om bord skal være iført redningsvest eller overlevingsdrakt.
<u>2007/33</u>	2007/32T	I følge produsenten Kidde Aerospace ble systemet for brannvarsling skadet av de høye temperaturene under motorbrannen. Som et resultat av dette opphørte ikke brannvarslingen selv om motorbrannen hadde slukket. SHT mener at slik feilvarsling er svært uheldig fordi det kan legge et uholdbart og unødig press på besetningen. Dagens krav til brannvarslingssystemer omtaler ikke at varsling skal opphøre når brannen er slukket. SHT tilrår at Luftfartstilsynet engasjerer seg internasjonalt med sikte på å forbedre sertifiseringskravene for brannvarslingssystemer i fly slik at besetningen får indikasjon på at brann er slukket.
<u>2007/33</u>	2007/33T	I følge produsenten Kidde Aerospace ble systemet for brannvarsling skadet av de høye temperaturene under motorbrannen. Som et resultat av dette opphørte ikke brannvarslingen selv om motorbrannen hadde slukket. SHT mener at slik feilvarsling er svært uheldig fordi det kan legge et uholdbart og unødig press på besetningen. SHT tilrår at Luftfartstilsynet i samråd med FAA vurderer å pålegge Kidde Aerospace å orientere om de feilindikasjoner som kan oppstå på dagens utstyr. Orienteringen bør gis til alle flyprodusenter som har eller vil installere denne type varslingsutstyr. Dette for at informasjonen skal innarbeides i aktuelle Aircraft Flight Manuals.
<u>2007/33</u>	2007/34T	Metoden som brann- og redningstjenesten ved Sandefjord lufthavn Torp innledningsvis benyttet under slukkingen er lite effektiv i og med at slukningsmiddelet ikke kom inn til de varme områdene mellom motoren og motordekslene. SHT tilrår at brann- og redningstjenesten ved Sandefjord lufthavn Torp i samarbeid med teknisk personell hos Widerøe finner fram til egnede prosedyrer for slukking av branner på DHC-8-400.
<u>2007/33</u>	2007/35T	Engine Condition Trend Monitoring (ECTM) inngår som en del av selskapets vedlikeholdsprogram for DHC-8-400. ECTM ble ikke gjennomført på PW 150A motorene fra 15. november 2003 til hendelsen. Forholdet var ikke medvirkende faktor til motorbrannen, men indikerer en svikt i selskapets vedlikeholdssystem. SHT tilrår derfor at Widerøes Flyveselskap foretar en gjennomgang av kvalitetskontrollen og funksjonen til Maintenance Review Board med sikte på å hindre lignende svikt i interne programmer.
<u>2007/34</u>	2007/36T	Havarikommisjonen anser at luftfartøy kan bli utsatt for uønsket påvirkning av uvedkommende når de står ubevoktet. SHT tilrår Norges Luftsportforbund (NLF) å informere allmennflymiljøet om viktigheten av ekstra grundig "Inspeksjon før avgang" for luftfartøyer som har stått parkert tilgjengelig for uvedkommende.

<u>2007/35</u>	2007/37T	Ulykken har vist at dekselet over navnet i Fenestronen på EC 135 kan løsne når rotortippene bøyes utover. Et løst deksel vil suges gjennom Fenestronen og forårsake omfattende skader. SHT tilrår Eurocopter å vurdere om festemekanismen mellom deksel og nav kan endres for å forhindre at dekselet løsner
----------------	----------	--

Vedlegg 3 Utgitte rapporter 2007 – jernbane

NR	IDENTIFIKASJON	DATO
2007/01	RAPPORT OM JERNBANEULYKKE MELLOM BULKEN OG EVANGER BERGENSBANEN 23.12.2005 TOG 5505	06.02.2007
2007/02	RAPPORT OM ALVORLIG JERNBANEHENDELSE SLEPENDEN 20.04.2005 TOG 13905	19.02.2007
2007/03	RAPPORT OM JERNBANEULYKKE VED SÆTER HOLDEPLASS EKEBERGBANEN 06.08.2006 TOG 1802	20.04.2007
2007/04	RAPPORT OM ALVORLIG JERNBANEHENDELSE OS ST RØROSBANEN 05.08.2006 TOG1252	26.04.2007
2007/05	RAPPORT OM JERNBANEULYKKE KORNSJØ ST ØSTFOLDBANEN 22.06.2006 TOG 41982	15.05.2007
2007/06	RAPPORT OM JERNBANEULYKKE ØSTFOLDBANEN BEKKELAGET 16.05.2006 TOG 4957	15.05.2007
2007/07	RAPPORT OM ALVORLIG JERNBANEHENDELSE 29.11.2005 HOLMENKOLDBANEN MELLOM SLEMDAL OG RIS TOG 101	12.06.2007
2007/08	RAPPORT OM ALVORLIG JERNBANEHENDELSE INGEDAL ST ØSTFOLDBANEN 21.06.2006 TOG 41950	27.07.2007
2007/09	RAPPORT OM JERNBANEULYKKE ASKER ASKERBANEN 16.02.2006 TOG 3805	06.09.2007
2007/10	RAPPORT OM JERNBANEULYKKE MELLOM DOMBÅS OG DOVRE PÅ EIDSVOLL-DOMBÅSBANEN 26.07.2006 TOG NR 5718	04.10.2007
2007/11	RAPPORT OM JERNBANEULYKKE VED RÅDE ØSTFOLDBANEN 06.07.2006 TOG 45955	04.10.2007
2007/12	RAPPORT OM ALVORLIG JERNBANEHENDELSE TOMSBAKKEN PLO VESTFOLDBANEN 09.11.2006 TOG 816	08.10.2007
2007/13	RAPPORT OM ALVORLIG JERNBANEHENDELSE MOLYKKJA ST EIDSVOLL-DOMBÅSBANEN 31.10.2006	14.12.2007

Vedlegg 4 Sikkerhetstilrådinge 2007 – jernbane

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>2007/01</u>	2007/01T	I de senere årene har det vært tendenser til endring av været i Norge, noe som har medført et generelt mildere klima. Dette vil gi mildere vintre med mer nedbør, og i perioder med et mer ekstremt vær. Forutsetningene for tidligere vurderinger av rasfare og sikring av banestrekninger endres og vil dermed ha behov for oppdatering. Blant annet kan eksisterende dreneringer og bekkeløp som skal ta unna nedbør bli for små og derfor ha behov for økt dimensjonering. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å anbefale Jernbaneverket å gjennomføre en gjennomgang og oppdatering av eksisterende strekningsanalyser.
<u>2007/02</u>	2007/02T	Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å anbefale Jernbaneverket å gjennomgå sin RAMS prosess i henhold til EN 50126 for alle ledd og faser for tilsvarende prosjekter, både i egen organisasjon og hos sine underleverandører for å sikre best mulig etterlevelse av standarden og dens intensjoner. Det bør skapes en forståelse for hvorfor dette er viktig.
<u>2007/02</u>	2007/03T	Hver gang det skal implementeres et nytt sikringsanlegg oppstår en sikkerhetsmessig utfordring i forhold til grensesnitt mot eksisterende sikringsanlegg, det være seg releanlegg eller elektroniske anlegg. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å anbefale Jernbaneverket å fokusere spesielt på grensesnitt, både systemmessig og driftsmessig ved implementering av nye sikringsanlegg.
<u>2007/02</u>	2007/04T	Togledelsen iverksatte ikke umiddelbare tiltak etter den første hendelsen. Det er viktig å påpeke at slike alvorlige hendelser blir ivaretatt og rapportert videre i Jernbaneverkets interne system, slik at lignende forhold blir håndtert på et langt tidligere tidspunkt. Havarikommisjonen tilrår Statens Jernbanetilsyn å vurdere å anbefale Jernbaneverket å gjennomgå prosedyre for håndtering av innmeldte signalfeil til togledelsen, for å se om denne er hensiktsmessig.
<u>2007/02</u>	2007/05T	Havarikommisjonen er kjent med at forholdene nevnt i sikkerhetstilrådingene i pkt. 4.4 og 4.5 skal ivaretas av sikkerhetsforskriftens krav til teknisk dokumentasjon og til sikkerhetsoppfølgingsplan. Havarikommisjonen velger allikevel, på bakgrunn av hendelsens store potensial, å fremme disse forholdene til vurdering. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å anbefale Jernbaneverket å utarbeide en hensiktsmessig måte å lagre generisk systemdokumentasjon, inklusive sikkerhetsdokumentasjon, slik at dette strukturmessig henger sammen, og at man til enhver tid lett kan finne gyldig versjon av dokumentene for alle Jernbaneverkets system og anlegg.
<u>2007/02</u>	2007/06T	Havarikommisjonen er kjent med at forholdene nevnt i sikkerhetstilrådingene i pkt. 4.4 og 4.5 skal ivaretas av sikkerhetsforskriftens krav til teknisk dokumentasjon og til sikkerhetsoppfølgingsplan. Havarikommisjonen velger allikevel, på bakgrunn av hendelsens store potensial, å fremme disse forholdene til vurdering. Havarikommisjonen tilrår Statens Jernbanetilsyn å vurdere å anbefale Jernbaneverket at de ved overlevering av anlegg fra utbyggingsprosjekt til drift har et større fokus på å identifisere hvilken dokumentasjon som ligger til grunn for drift og vedlikehold av anlegget, samt at man har et system for å videreføre og følge opp anvendelsesbetingelser. Spesielt viktig er dette for RAM-relaterte anvendelsesbetingelser.
<u>2007/03</u>	2007/07T	Undersøkelsen har avdekket usikkerhet om hvorledes grensemålene for hjul var fastlagt og hvilke tiltak som forutsettes gjennomført når grensemålene nåes. Statens jernbanetilsyn bør vurdere å pålegge Oslo Sporvognsdrift AS å gjennomgå og forbedre systemet med grensemål for hjul og skinnegang for drift av sporvogn, slik at faregrensene blir identifisert og tiltakene ved overskridelse blir klart spesifisert.
<u>2007/03</u>	2007/08T	Undersøkelsen har avdekket at enkelte grensemål har blitt vesentlig overskredet uten at korrigerende tiltak har blitt satt i verk. Statens jernbanetilsyn bør vurdere å pålegge Oslo Sporvognsdrift AS å forvise seg om at grensemålene og de tiltak som skal iverksettes ved overskridelse, er kjent for berørt personale, og følges opp i praksis.
<u>2007/04</u>	2007/09T	Denne hendelsen har avdekket at plattformen på Os stasjon raget inn i minste tverrsnitt A85 korrigeret for kurveutslag. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å be Jernbaneverket forbedre sine rutiner for å sikre at infrastruktur ligger innenfor etablerte profiler for de forskjellige jernbanestrekningene.

<u>2007/04</u>	2007/10T	Havarikommisjonen har vurdert bruken av vinkeljern på plattformkant som en konstruksjon som kan utsette togpassasjerene for unødig fare. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å pålegge Jernbaneverket å gjennomføre en sikkerhetsvurdering av stasjoner med samme plattformkonstruksjon som på Os stasjon.
<u>2007/05</u>	2007/11T	Det er sannsynlig at brannene i EL16.2216 og 2207 startet i omformerskapet for hjelpekraft som følge av uheldig montering av kondensatorene og utilstrekkelig kjøling. Statens jernbanetilsyn tilrådes å påse at CargoNet vurderer monteringsmetode for kondensatorene for hjelpestrømskretsen, samt sørger for en bedre ventilasjon og renhold i lokomotivenes omformerskap.
<u>2007/05</u>	2007/12T	Oppstått brann eskalerte og spredte seg til øvrige deler av lokomotivet gjennom oljesøl på gulvet i lokomotivets maskinrom. Statens jernbanetilsyn tilrådes å påse at CargoNet sørger for at forholdene som medfører oljesøl på gulvet i maskinrommet på EL16 lokomotivene utbedres.
<u>2007/06</u>	2007/13T	Det er sannsynlig at brannen i lokomotiv EL16.2210 skyldtes kortslutning i høyspentkabel som følge av degenerert isolasjon, på grunn av oljepåvirkning eller mekanisk slitasje. Statens jernbanetilsyn tilrådes å påse at CargoNet AS foretar brannforebyggende oppgraderinger av det elektriske anlegget i sine EL 16-lokomotiver.
<u>2007/07</u>	2007/14T	Strømmen ble ikke umiddelbart koblet ut på skadestedet. Havarikommisjonen er kjent med at det ved flere tilfeller har hendt at kontaktleddspenningen ikke har blitt koblet ut på uheldstedet fordi det har blitt matet strøm fra nabostrekningen. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmyndighetene å pålegge Oslo T-banedrift å vurdere om dagens kompetansekrav til trafikkstyrerne er tilstrekkelige til å foreta en styrt strømutførelse på en sikker måte.
<u>2007/07</u>	2007/15T	Det hadde ikke blitt utført spesifikke kontrollmålinger på vernene i den aktuelle kiosken. Havarikommisjonen mener det er viktig at vernene kobler ut når de skal og at det finnes rutiner for måling og eventuell kalibrering av de forskjellige vernene. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmyndighetene å henstille til Oslo T-banedrift om å innføre rutiner for kontroll og kalibrering av de forskjellige vernene i KL-anlegget.
<u>2007/08</u>	2007/16T	Dagens rutiner for vedlikehold av støttebukk på godsvogn for semihenger og kontroll av lastsikring før avgang har i denne hendelsen vist seg å være mangelfulle. Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å pålegge CargoNet AS å endre rutiner for kontroll/ettersyn av støttebukk.
<u>2007/08</u>	2007/17T	Denne hendelsen synliggjør mangler i videreføringen av sikkerhetsstyringen fra jernbaneselskapet til datterselskaper og kontraktører. Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens jernbanetilsyn vurderer å fokusere spesielt på dette i sine revisjoner av jernbaneselskapene, herunder også trikk og T-bane.
<u>2007/09</u>	2007/18T	Viktige data fra togets ATC system og Teloc (fra baliser og panel) ble ikke logget og lagret etter avsporingen. Sannsynlige data ble frembrakt basert på opplysninger fra flytogfører og ved rekonstruksjoner. Statens Jernbanetilsyn tilrådes å påse at Jernbaneverket og togoperatørene oppgraderer ATC-informasjon slik at systemet ikke overskriver data fra nødbrems, samt at ATC panelinformasjon og telegraminnhold fra baliser blir logget og sikret.
<u>2007/09</u>	2007/19T	Det var ikke lik tidsmerking på alle lagrede data, samt at tidsstempling på ATC-data fra signalanlegget og ut til balisene manglet. Statens jernbanetilsyn tilrådes å påse at det blir samsvar mellom Jernbaneverkets og togoperatørens loggesystemer med henblikk på lik "sann tid" tidsstempling, samt at alle viktige data fra stillverk får tilsvarende tidsmerking.
<u>2007/09</u>	2007/20T	Havarikommisjonen har mottatt utskrift fra toglederlogg fra Jernbaneverket. Denne bekreftet ikke opplysninger fra flytogførere om at det gjentatte ganger har vært problemer i forbindelse med ATC-feil under utkjøring fra spor 2 på Asker stasjon. Hvis ATC-feil oppstår når hovedsignaler passerer, bør togleder kontaktes og feilmeldingen loggføres før tog kjører videre. Statens jernbanetilsyn tilrådes å påse at Jernbaneverket og togoperatørene gjennomgår systemet for innrapportering til togleder om ATC feil, slik at flytogfører/lokfører ikke kjører videre før etter samråd med togleder når det skjer "ATC-stopp" ved passering av hovedsignaler, samt at disse meldingene blir loggført.
<u>2007/10</u>	2007/21T	Undersøkelsen har avdekket avvik mellom fastlagt regelverk og faktisk utførelse både ved forebygging og utbedring av solsløyng. Statens jernbanetilsyn tilrådes å pålegge Jernbaneverket å undersøke om det er forhold ved regelverk, metoder, opplæring, organisering eller ressurstilgang som bør endres.
<u>2007/10</u>	2007/22T	Etter midlertidig utbedring av solsløyng ved å bakse sporet utover i kurven ble midlertidig hastighetsreduksjon på stedet opphevet uten at ballasten var tilstrekkelig konsolidert i henhold til Jernbaneverkets regelverk. Statens jernbanetilsyn tilrådes å pålegge Jernbaneverket å vurdere om ansvarsforhold og prosedyrer for opphevelse av midlertidige hastighetsreduksjoner er

		tilstrekkelig formalisert og praktiseres som forutsatt.
<u>2007/12</u>	2007/23T	At det ikke var utarbeidet prosedyre med sjekkliste for innledning og avslutning av kontrollarbeider ved veisikringsanlegg ført ved denne hendelsen til at en viktig operasjon ble uteglemt før gjeninnkopling av anlegget. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmyndigheten å påse at Jernbaneverket vurderer å innføre prosedyre med sjekkliste for hvordan man skal forholde seg ved arbeider på planovergang sikret med veisikringsanlegg.
<u>2007/12</u>	2007/24T	Dagens W-signaler har lav lysintensitet. Lokomotivføreren oppdaget for sent at signalet viste "Planovergangssignalet viser stopp foran planovergangen". Avstanden fram til planovergangen var for kort til at han klarte å stanse toget. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmannen å påse at Jernbaneverket oppgraderer eksisterende røde/fiolette (stopp) signaler mot tog (W-signalet) slik at disse oppfyller de nye kravene i regelverket.
<u>2007/12</u>	2007/25T	En kontaktleddningsmast var plassert i siktlinsen til W-signalet og begrenset sikten. Det er viktig at det etableres en god samhandling mellom de forskjellige avdelingene i Jernbaneverket slik at en optimal løsning for sikt til signaler oppnås. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmyndigheten å påse at Jernbaneverket vurderer dagens rutiner for samarbeid ved fastlegging og opprettholdelse av sikt til signaler er gode nok.
<u>2007/13</u>	2007/26T	R-com konduktørradio manglet i togsett 69079 ved klargjøring og avgang fra Oslo S. Dette gjorde at ombordansvarlig var uten kommunikasjonsmidler samtidig som vedkommende hadde ansvaret for de reisende og for eventuell evakuering av toget. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å anbefale NSB AS å vurdere om det bør innføres prosedyrer som sikrer at ombordansvarlig alltid har hensiktsmessig kommunikasjonsutstyr.
<u>2007/13</u>	2007/27T	Trekantsambandet som ofte blir etablert mellom togleder, vaktleder Drops og lokomotivfører ved avvikshåndteringer kan skape misforståelser. Informasjonsflyten som oppstår ved avvikshåndteringer kan, ved feil bruk av kommunikasjonsveier, skape misforståelser og farlige situasjoner. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å anbefale NSB AS å påse at det etableres gode rutiner som sikrer at det alltid benyttes riktige kommunikasjonsveier.
<u>2007/13</u>	2007/28T	Det er etablert en direkte telefonlinje mellom vaktleder Drops og Oslo togledersentral, men ikke til de øvrige togledersentralene i landet. Disse toglederne er henvist til å stå i telefonkø for å få snakket med vaktleder Drops. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å anbefale Jernbaneverket i samarbeid med alle trafikkutøvere, å etablere en hensiktsmessig og rask kommunikasjonslinje mellom togledersentralene og alle trafikkutøveres operasjonssentre.
<u>2007/13</u>	2007/29T	Ved denne hendelsen måtte de reisende gå en lang strekning i snø og pukk inne på Molykkja stasjon og videre opp en bratt bakke til stedet hvor bussene ventet. I enkelte tilfeller kan det, når forholdene ligger til rette for det, være mer hensiktsmessig å flytte toget til en stasjon med plattformer og god atkomstvei for alternativ transport. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å anbefale Jernbaneverket, eventuelt i samarbeid med trafikkutøverne for persontrafikk, å lage en oversikt over hvilke stasjoner som er velegnet for evakuering av reisende og legge denne oversikten inn i beredskapsplanen for den enkelte strekningen.
<u>2007/13</u>	2007/30T	NSB AS' interne prosedyrehåndbok P60 beskriver de forholdene som må vurderes og den rollefordelingen som er bestemt ved en evakuering av NSB AS' tog. Dette er alltid relatert til at det er en hendelse i forkant (brann, avsporing, osv). Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å anbefale NSB AS å vurdere om det kan være hensiktsmessig å etablere en egen, selvstendig prosedyre for evakuering i kapittelet for nødprosedyrer.

Vedlegg 5 Utgitte rapporter 2007 – vei

NR	IDENTIFIKASJON	DATO
01	RAPPORT OM VELT MED VOGNTOG PÅ RV 44 VED TENGS I EIGERSUND OG PÅ RV 44 VED SIREVÅG I HÅ, 15.09.2005	10.04.2007
02	RAPPORT OM MØTEULYKKE MELLOM BUSS OG PERSONBIL PÅ RV 52 VED ROBRU I GOL, 04.12.2005	10.04.2007
03	RAPPORT OM TUNG KJØRETØYULYKKE E39 GJEDREM BJERKREIM 24.11.2005	05.06.2007
04	RAPPORT OM RYGGEULYKKE MED BUSS PÅ VERKSTEDOMRÅDET TIL NETTBUSS I DRAMMEN 08.09.2005	25.06.2007
05	RAPPORT OM MØTEULYKKE MELLOM PERSONBIL OG VOGNTOG PÅ E136 VED TRESFJORD I VESTNES 19.02.2006	06.12.2007

Vedlegg 6 Sikkerhetstilrådinger 2007 – vei

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
-	07/4-1	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen gjennomgår vinterdriften på Rv 3 syd og nord for fylkesgrensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag med henblikk på å unngå standardsprang.
<u>2007/01</u>	2007/01T	Undersøkelsen har avdekket at det ikke er tilknyttet tilstrekkelig kompetanse til Høiland AS, Egersund Havne Transport AS og Sola Kurs & Kompetanse AS til å gjennomføre nødvendige sikkerhetsvurderinger i forbindelse med transport av kolli med store vekter og dimensjoner.
<u>2007/01</u>	2007/02T	Basert på de undersøkelser som er foretatt, er det SHTs oppfatning at HMS ikke har vært tilstrekkelig ivaretatt i de to transportbedriftene som var involvert i ulykkene. Førerne hadde ikke fått informasjon om faremomentene ved transportene, noe bedriftene burde kartlagt før de startet oppdragene. De var heller ikke gitt opplæring i gjennomføring av transport av kolli med store vekter og dimensjoner. Begge førerne fikk stilt semitrailere og lastsikringsutstyr til rådighet som sikkerhetsmessig ikke var tilpasset de aktuelle transportene. SHT understreker at forbedringen av firmaenes HMS-systemer, som Sola Kurs & Kompetanse AS har iverksatt, bør fortsette. SHT tilrår at Høiland AS og Egersund Havne Transport AS gjennomgår og forbedrer sine HMS-systemer med hensyn til opplæring og oppfølging av sjåfører i forhold til kjøretøystabilitet, plassering og sikring av last samt bruk av bilbelte.
<u>2007/01</u>	2007/03T	Bruk av bilbelte er høyst sannsynlig årsaken til at føreren fra Høiland AS kom uskadet fra ulykken, og manglende bruk av bilbelte førte til at føreren fra EHT AS omkom. Undersøkelsen har avdekket at Statens vegvesens og politiets oppfølging av bilbeltebruk hos førere av tunge kjøretøy er lavt prioritert. Opplysninger SHT har fått fra førere og ledelse i transportfirmaer indikerer at dette er en medvirkende årsak til den lave bruksprosenten hos denne førergruppen. SHT tilrår at Statens vegvesen og politiet prioriterer oppfølging av bilbeltebruken hos førere av tunge kjøretøy.
<u>2007/01</u>	2007/04T	Undersøkelsen viser at det er stort avvik mellom det kompetansenivået som kreves for å erverve førerkort for lastebil/vogntog, og den kompetansen en fører må ha for å gjennomføre en sikker transport av betongelementer. SHT er inneforstått med at det ikke er mulig å legge førerkortkravet på et nivå som ivaretar kravet til sikker gjennomføring av alle typer transport, men mener det er behov for tilleggsopplæring for å kunne gjennomføre spesielt sikkerhetskritiske transporter. Dette kan eksempelvis være transport av store betongelementer og annet type gods som har vesentlig innvirkning på kjøretøyets stabilitet. SHT tilrår at Statens vegvesen, eventuelt i samarbeid med transportbransjen, vurderer å innføre relevant krav til opplæring for førere som skal gjennomføre spesielt sikkerhetskritiske transporter.
<u>2007/01</u>	2007/05T	Opplysninger fremkommet i undersøkelsen viser at hoveddelen av tilsynet i transportbransjen er rettet mot førere og kjøretøy. Arbeidstilsynets oppfølging av transportbedrifters internkontrollsystem for HMS er lavt prioritert, da de forutsetter at tilsynet med transportbransjen ivaretas gjennom Statens vegvesens og politiets kontroller. SHT ser behov for en tettere oppfølging av lover og forskrifter som regulerer transportnæringen, slik det er omtalt i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009. SHT tilrår at Statens vegvesen og Arbeidstilsynet utreder konsekvensene av å trekke deler av vegtrafikklovgivningen inn i internkontrollforskriften.
<u>2007/01</u>	2007/06T	Undersøkelsen har avdekket at det kun er stabilitetskrav, eller høydekrav fastsatt med bakgrunn i stabilitet, for tilhengere i vogntog med lengde over 19,0 m som frakter tømmer, tankkjøretøy som frakter farlig gods, samt enkelte tilhengere i vogntog som har en totalvekt over 42 tonn. Det har også framkommet at fabrikanten av akslene til de to semitrailerne som veltet på Rv 44 og semitraileren som veltet på E 16 i Vestre Slidre hadde utarbeidet anbefalinger over største tyngdepunktshøyde uten at dette var gjort kjent for eiere/førere av vogntogene. SHT tilrår at Statens vegvesen vurderer å innføre stabilitetskrav for alle kjøretøyer med totalvekt over 7 500 kg, samt innføre krav om at kjøretøyfabrikanter skal gi informasjon til brukerne om sikkerhetskritiske områder/funksjoner ved bruk av kjøretøy.

<u>2007/01</u>	2007/07T	Opplysninger framkommet i undersøkelsen viser at semitrailere, hvor bakre akselen er styrbar, har vesentlig dårligere stabilitet enn semitrailere med aksler uten styring.
<u>2007/01</u>	2007/08T	Resultatet fra undersøkelsene viser at A-krakkene som ble benyttet på vogntoget som veltet ved Tengs knakk i nedre venstre innfestning til bunnbjelken. Det er også avdekket at det ikke er satt spesifikke styrkekrav til denne type utstyr. Det foreligger heller ikke krav til årskontroll eller annet periodisk tilsyn for annet lastsikringsutstyr som kjetting/stopper med mer.
<u>2007/01</u>	2007/09T	Undersøkelsene har avdekket at det kreves gode kunnskaper for å kunne foreta en sikkerhetsmessig forsvarlig lastning og sikring av lastebiler og vogntog som transporterer gods med store vekter og dimensjoner. SHT er av den oppfatningen at en stor del av dagens lastebil-/vogntogførere eller andre ansatte i transportfirmaer ikke innehar slik kompetanse. Det er heller ikke krav til at det skal foreligge dokumentasjon/beregninger som viser at slik last er forsvarlig plassert og sikret. SHT tilrår at Statens vegvesen vurderer å innføre krav til at avsender/transportør skal utarbeide dokumentasjon/beregninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med store vekter/dimensjoner og transportens anbefalte hastighet. Dokumentasjonen bør følge transporten.
<u>2007/02</u>	2007/10T	Undersøkelsen har avdekket at bilføreren fikk skrens på en delvis glatt veibane. Personbilens spesialtilpasning og førerens funksjonshemming kan ha medvirket til at føreren ikke klarte å gjennomføre skrensen. Bilføreren hadde ikke gjennomgått sikkerhetskurs på bane (glattkjøring) og opplæring i håndtering av skrens med den spesialtilpassede bilen. Det er ikke krav til at bilførere med førerkort fra tidligere skal ta øvelsestimer og gjennomgå en vurderingsprøve/funksjonstest etter spesialtilpasning av kjøretøy. Havarikommisjonen tilrår at Statens vegvesen og NAV i forbindelse med spesialtilpasning av kjøretøy for bilførere med fysisk funksjonshemming etablerer krav til tilpassningstimer, inkludert sikkerhetskurs på bane, med avsluttende funksjonstest.
<u>2007/02</u>	2007/11T	Det har fremkommet i undersøkelsen at bilombyggere i noen tilfeller utleverer enkle spesialtilpassede biler uten at de har vært kontrollert av Statens vegvesen. Statens vegvesen Vegdirektoratet, som etatens overordnede styring og ledelse, har ikke kunnet vise til etablerte formelle rutiner/retningslinjer for godkjenning av spesialtilpassede biler for førere med fysisk funksjonshemming. Havarikommisjonen tilrår at Statens vegvesen og NAV, i samarbeid med bilombyggere, etablerer retningslinjer som sikrer ensartet praksis for godkjenning og oppfølging av spesialtilpassede biler for førere med fysisk funksjonshemming.
<u>2007/02</u>	2007/12T	Skadeomfanget i ulykken økte blant annet av en dyp stikkrenne/grøft som gjorde at bussen havnet oppå personbilen. Havarikommisjonens oppfatning er at dette ikke er i overensstemmelse med nullvisjonens prinsipp om et tilgivende sideterreng. Rv 52 inngår som en del av stamveinettet, men har ikke vært gjenstand for trafikkisikkerhetsgjennomgang de siste fem år. Havarikommisjonen tilrår at Statens vegvesen Øvre Buskerud distrikt gjennomgår strekningen Rv 52 Gol og Hemsedal for å kartlegge og utbedre uheldige trafikkisikkerhetsforhold.
<u>2007/02</u>	2007/13T	Det har fremkommet i undersøkelsen at Arbeids- og velferdsdirektoratets tildeling av støtte til gruppe 1 bil (ordinær personbil) ikke setter krav til bilen, og dermed heller ikke til sikkerhetsegenskaper og sikkerhetsutstyr. Nye førerstøttesystemer slik som antiskrens kan hjelpe med å kompensere for brukernes nedsatte funksjon og bilens spesialutstyr. Havarikommisjonen tilrår at NAV inkluderer og setter krav til sikkerhetsegenskaper og sikkerhetsutstyr med dokumentert sikkerhetseffekt ved tildeling av støtte til gruppe 1 bil for funksjonshemmede.
<u>2007/02</u>	2007/14T	Selv om kravene i funksjonskontrakten ikke ble overskredet, viser undersøkelsen av denne ulykken at det er et forbedringspotensial i forhold til trafikkisikkerhet knyttet til vinterdrift. Dette gjelder både hvordan perioder med redusert friksjon skal håndteres, tiltakstid, rodelengder og dimensjonering av maskinelt utstyr i kontrakten, samt byggherrens oppfølging av entreprenøren. Havarikommisjonen tilrår at Statens vegvesen Øvre Buskerud distrikt, i samråd med Mesta AS, gjennomgår vinterdriften i funksjonskontrakt 0604 Hallingdal, for å se på muligheten for å bedre trafikkisikkerheten.

<u>2007/03</u>	2007/15	Arbeidstilsynet har etter ulykken vurdert hjullasterens spakstyresystem til ikke å være i henhold til forskrift om maskin, og SHT mener dette kunne ha vært oppdaget tidligere. SHT tilrår at Arbeidstilsynet vurderer å endre eller utvide sitt tilsyn med arbeidsmaskiners sikkerhet knyttet til samsvarssertifikater og forskrift om maskin.
<u>2007/03</u>	2007/16	Fører har forklart at han ikke var klar over at CDC-styring var aktivert da ulykken skjedde. Det er ikke forskriftsfestet krav til opplæring i bruk av CDC-styring, og slik styring er ikke omtalt i tilhørende læreplaner. SHT mener at dagens opplæringskrav ikke godt nok ivaretar sikker bruk av CDC-styring. SHT tilrår at Arbeidstilsynet endrer kravene til sertifisert sikkerhetsopplæring slik at ivaretagelsen av spesielle faremomenter ved bruk av CDC-styring ivaretas bedre.
<u>2007/03</u>	2007/17	Funksjonene som skal sikre at CDC-styringen deaktiveres ved betjening av girspaken er ikke pålitelige. Test av deaktiveringsfunksjonen på en annen hjullaster av samme fabrikat viste at CDC-styringen ikke automatisk ble koblet ut slik den skulle. SHT mener at dette indikerer svakheter i utvelgelse av kontrollpunkter for den årlige sakkyndige kontrollen. SHT tilrår at Arbeidstilsynet, eventuelt sammen med sine sertifiseringsorganer, gjennomgår og forbedrer grunnlaget for sakkyndig kontroll av arbeidsmaskiner.
<u>2007/03</u>	2007/18	Motorredskap som kan kjøres på vei har svært avvikende kjøre- og kollisjonsegenskaper fra andre kjøretøy på veien. Gjeldende krav til førerkort og kompetansebevis gir også ungdom helt ned til 16 år anledning til å kjøre store traktorer og motorredskap på offentlig vei. Dette representerer etter SHTs mening et sikkerhetsproblem. SHT tilrår at Statens vegvesen, eventuelt i samarbeid med Arbeidstilsynet gjennomgår aktuelle forskrifter med sikte på å innføre større begrensninger og /eller reguleringer for kjøring med store traktorer og motorredskap på vei.
<u>2007/04</u>	2007/19	Undersøkelsen har avdekket at sikkerheten ved rygging av buss på eiendommen ikke var tilstrekkelig ivaretatt av busselskapet gjennom det forpliktende HMS-arbeidet. Bedriften hadde ikke rutiner eller tekniske hjelpemidler for å assistere når bussførere måtte rygge. Havarikommisjonen har registrert at busselskapet har iverksatt enkelte tiltak. Havarikommisjonen tilrår at Nettbuss Drammen kartlegger farene knyttet til rygging av buss, og iverksetter tiltak som hindrer at personer kommer til skade ved rygging av buss.
<u>2007/04</u>	2007/20	Selv om sikkerhet knyttet til ferdsel på en arbeidsplass er underlagt bestemmelser i arbeidsmiljøloven, har ikke Arbeidstilsynet hatt fokus på dette ved sine tilsyn ved Nettbuss i Drammen. Havarikommisjonen tilrår at Arbeidstilsynet påser at Nettbuss Drammen følger opp trafikale forhold ved arbeidsplassen som en del av det systematiske HMS-arbeidet.
<u>2007/04</u>	2007/21	Undersøkelsen har vist at eiendommen til Nettbuss Drammen fremstår som åpen for allmenn ferdsel, og hadde besøk av utenforstående som søkte etter bussrelaterte tjenester og annet. Områdets åpenhet er vurdert som en risikofaktor til nye ulykker. Havarikommisjonen tilrår at Nettbuss Drammen, i samråd med Drammen kommune og Statens vegvesen, finner løsninger på hvordan busselskapets eiendom kan skjermes for å hindre skade på tredjeperson.
<u>2007/04</u>	2007/22	Undersøkelsen har avdekket at gjeldende reguleringsplan for Nettbuss sin virksomhet i Drammen er av eldre dato og ikke ivaretar dagens krav til sikkerhet med hensyn til skjerming. Plan- og bygningsloven krever ikke nye sikkerhetsvurderinger av reguleringsplaner ved tidsmessig utvikling eller ved endringer i omkringliggende områder. SHT tilrår at Miljøverndepartementet vurderer kriterier for gyldighet av en reguleringsplan slik at sikkerheten ved bruk av arealer ivaretas.
<u>2007/04</u>	2007/23	Trafikkreglene krever hjelp fra annen dersom fører ved selvsyn ikke kan forvisse seg om at rygging med kjøretøy kan skje uten fare. Havarikommisjonen anser at det er vanskelig å etterleve denne trafikkregelen for kjøretøy med begrensede siktmuligheter når føreren er alene. Nye forskriftskrav om sikt/observasjonssone bak store kjøretøy beskriver tekniske hjelpemidler for assistanse ved rygging for nyregistrerte kjøretøy. Havarikommisjonen tilrår at Statens vegvesen tydeliggjør regelverket i forhold til bruk av alternative hjelpemidler som er tilstrekkelig for å kunne ivareta sikkerheten ved rygging.

<u>2007/04</u>	2007/24	Ulykken ble ikke registrert som trafikkulykke i sentralt ulykkesregister fordi den skjedde på et område som av Statistisk sentralbyrå ble betraktet som ikke åpen for alminnelig ferdsel. Informasjon om ulykken vil følgelig bli lite tilgjengelig i ulykkesstatistikk. Havarikommisjonen antar at dette vil redusere kunnskapsgrunnlaget for forebygging av lignende ulykker. Havarikommisjonen tilrår at Statistisk sentralbyrå, i samarbeid med Statens vegvesen og Justisdepartementet, vurderer detaljeringsgraden av rapporteringssystemet for ulykker som involverer registreringspliktige kjøretøyer på områder som ikke er åpne for alminnelig ferdsel.
<u>2007/05</u>	2007/25	Ulykken skjedde på en veistrekning med ujevne føreforhold, liten veibredde, krevende siktforhold og geometri, og følgelig små sikkerhetsmarginer. Statens vegvesen Region midt har i stamveitredningen av E136 karakterisert veistandarden på østsiden av Tresfjorden som "svært dårlig". På vinterstid med vekslende føreforhold reduseres sikkerhetsmarginene ytterligere. SHT tilrår at Statens vegvesen Region midt, i påvente av eventuelle veitbedringer, iverksetter kompensierende sikkerhetstiltak på E136 i Tresfjord.
<u>2007/05</u>	2007/26	Kartleggingen av førerens kjøreopplæringsforløp og trafikale aktivitet før ulykkesdagen indikerer at bilføreren ikke hadde gode nok trafikale ferdigheter til å takle de rådende kjøreforhold. SHT mener at trafikkopplæringsystemet er sårbart fordi førerkortkandidatene selv bestemmer når de skal fremstille seg for førerprøve, samt at kandidatens opplæringsforløp ikke sammenholdes med førerprøveprestasjoner. SHT tilrår at Statens vegvesen etablerer bedre barrierer i trafikkopplæringsystemet for å avdekke avvik mellom oppnåelse av læreplanens mål og førerkortkandidatens reelle ferdigheter.
<u>2007/05</u>	2007/27	Ulykken rammet en statistisk svært utsatt trafikantgruppe, og hendelsesforløpet er klassisk med hensyn på hvordan ungdoms kjøreadferd kan være. Evaluering av "Sei ifrå!" -kampanjen viser at denne har hatt god ulykkesreducerende effekt i Hordaland og Sogn og Fjordane. SHT tilrår at Statens vegvesen og politiet i samarbeid viderefører lignende kampanjer, som kombinerer informasjon og kontrollvirksomhet rettet mot ungdom, til flere fylker.
<u>2007/05</u>	2007/28	Ulykken involverte en ung bilfører med begrenset kjøreefaring, samt fire passasjerer i samme aldersgruppe. Studier viser at unge, uerfarne bilførere har svært høy risiko for ulykker med en gang de har tatt førerkort, at risikoen øker med antall unge passasjerer i bilen, og at risikoen synker gradvis i løpet av de første månedene med kjøreefaring. SHT tilrår at Statens vegvesen utreder innføring av graderte førerkort og kjørestriksjoner for ungdom.