

ÅRSRAPPORT 2008



Forord

I 2008 ble SHT en fullt multimodal havarikommisjon der alle fire transportgrenene er representert. Tanken bak å samle ulykkesundersøkelser fra alle transportgrenene under ett tak er å utnytte ressurser, både de menneskelige og økonomiske, optimalt. Det er en utfordring å samle fire ulike fagkulturer til en felles kultur. Siden denne prosessen har pågått siden 2002 har SHT fått anledning til en gradvis etablering og konsolidering av de ulike kulturene. Vi bruker bevisst internseminarer med gruppeoppgaver på tvers av fagavdelingene og andre felles utdanningstilbud der man blander både operativt og administrativt personell. På den måten benytter vi en velkjent metode fra luftfarten som tar utgangspunkt i CRM (crew resource management)-trening der medarbeiderne lærer å bli kjent med tilgjengelige ressurser og hvordan de kan benyttes optimalt. Resultatet har gitt SHT fleksible medarbeidere som kan bistå hverandre på tvers av transportgrenene, og der alle arbeider mot et felles mål: Å utrede forhold som antas å ha betydning for å kunne forebygge transportulykker, og presentere disse funnene i godt gjennomarbeidete rapporter.

Innhold

1	Rammer	6
2	Organisasjon	7
2.1	Organisasjon pr. 31.12.2008.....	7
2.2	Kjønnsfordeling og lønnsdata.....	8
2.3	Integrering av personer med innvandrerbakgrunn.....	9
3	Nøkkeltall fra den faglige virksomheten – Luftfart	10
3.1	Varsling om ulykker og hendelser – statistikk.....	10
3.2	Undersøkelser.....	10
3.3	Rapporter/sikkerhetstilrådinge.....	11
3.4	Øvrige aktiviteter.....	11
4	Nøkkeltall fra den faglige virksomheten – Jernbane	12
4.1	Varsling om ulykker og hendelser – statistikk.....	12
4.2	Undersøkelser.....	12
4.3	Rapporter/sikkerhetstilrådinge.....	13
4.4	Øvrige aktiviteter.....	13
5	Nøkkeltall fra den faglige virksomheten – Veitrafikk	14
5.1	Varsling om ulykker og hendelser – statistikk.....	14
5.2	Ulykkesutvikling.....	14
5.3	Undersøkelser.....	15
5.4	Rapporter/sikkerhetstilrådinge.....	15
5.5	Øvrige aktiviteter	15
6	Nøkkeltall fra den faglige virksomheten – Sjøfart	16
6.1	Varsling om ulykker og hendelser – statistikk.....	16
6.2	Undersøkelser.....	16
6.3	Rapporter/sikkerhetstilrådinge.....	17
6.4	Øvrige aktiviteter	17
7	Økonomi	19
8	Administrative forhold	20
8.1	Miljø- og samfunnsansvar i offentlige kjøp og miljøledelse (grønn stat).....	21
9	Utfordringer i 2009	22
	Vedlegg 1 Utgitte rapporter 2008 - sivil luftfart.....	23
	Vedlegg 2 Sikkerhetstilrådinge 2008 - sivil luftfart.....	24
	Vedlegg 3 Utgitte rapporter 2008 - jernbane.....	26
	Vedlegg 4 Sikkerhetstilrådinge 2008 - jernbane.....	27
	Vedlegg 5 Utgitte rapporter 2008 - vei.....	30
	Vedlegg 6 Sikkerhetstilrådinge 2008 - vei.....	31

1 Rammer

I følge instruks for Statens havarikommisjon for transport (SHT) fastsatt av Samferdselsdepartementet 21. juni 1999 senest med endring 1. september 2008, skal SHT undersøke ulykker og hendelser innenfor luftfarts-, jernbane-, vei og sjøfartssektoren. Formålet med SHTs undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggingen 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 2008 nedfelt i tildelingsbrev datert 18. desember 2007 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 dessuten sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip, og utarbeide rapport om undersøkelsene på en måte som fører til tillit i fagmiljøet og samfunnet.

Hovedmål 3

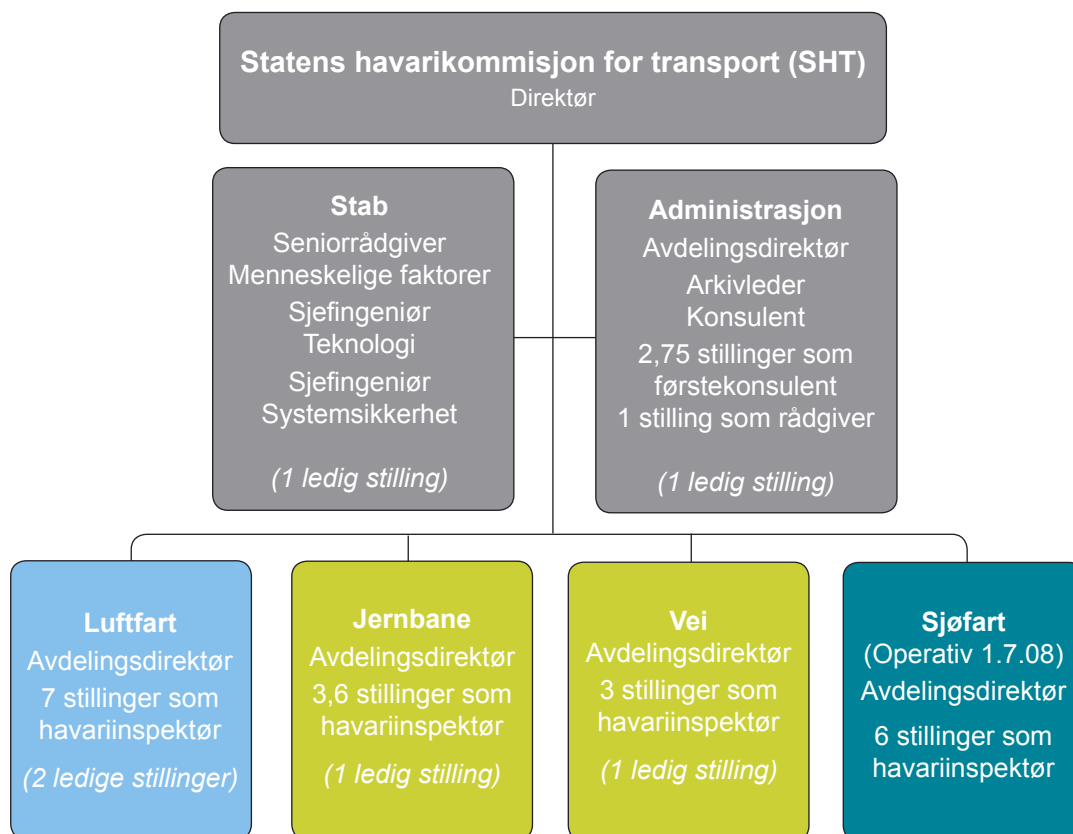
SHT skal om mulig legge frem rapport om ulykken/hendelsen innen 12 måneder. Dersom rapporten ikke er ferdig innen 12 måneder, skal SHT legge frem en foreløpig rapport og melde fra om utviklingen i undersøkelsen og spørsmålene som er aktuelle i sammenheng med saken.

Hovedmål 4

SHT skal fremme sikkerhetstilrådingene som er relevante i forhold til undersøkelsesresultatene. Det er et mål at flest mulig av tilrådingene resulterer i sikkerhetstiltak.

Resultater i forhold til ovennevnte hovedmål vil i hovedsak fremgå av den enkelte transportavdelings fremstilling.

2 Organisasjon



2.1 Organisasjon per 31.12.2008

Det har ikke vært like store personalmessige endringer i 2008 som det var i 2007, men det viser seg at SHT må regne med større turn-over og nyrekruttering enn det har vært i tidligere år.

To ansatte sa i 2008 opp sine stillinger som havariinspektører i henholdsvis Luftfarts- og Veiavdelingen. Leder for Luftfartsavdelingen fikk permisjon for å tiltre annen stilling, og to havariinspektører gikk av med alderspensjon 31.12.2008.

I 2008 er fire nyansatte begynt i stillinger som henholdsvis førstekonsulent i Administrasjonsavdelingen, havariinspektør i Luftfartsavdelingen, havariinspektør i svangerskapsvikariat i Veiavdelingen, samt vikar som avdelingsdirektør i Luftfartsavdelingen. Det er videre tilsatt rådgiver i Administrasjonsavdelingen og to havariinspektører i Luftfartsavdelingen som tiltrer i løpet av våren 2009. Nyopprettet stilling som havariinspektør i Jernbaneavdelingen er kunngjort to ganger i løpet av 2008 uten at det er tilsatt noen i stillingen.

Staben har siden jernbane ble innlemmet i "havarikommisjonen for sivil luftfart" vært ansett å være essensiell for å overføre kunnskap på tvers av fagområdene. Disse medarbeiderne er fagekspert innen områder som er felles for flere transportområder og de medvirker til at det jobbes enhetlig i SHT. Fagstaben har enda ikke nådd en "kritisk masse" og i 2008 ble det klart at en av tre medarbeidere, etter lang sykdom, slutter. Med enda en ny operativ transportfaglig avdeling (sjø) er fagstab enda viktigere enn tidligere. I 2009 vil det bli satset på å få en bredere sammensatt stab som organiseres som egen avdeling på lik linje med de andre fagavdelingene. Første stillingsutlysninger vil bli gjort på nyåret 2009.

2.2 Kjønnfordeling og lønnsdata

Kjønnfordeling – utvikling

	Totalt antall	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Fast ansatte 31.12.2004	22	6	27	16	73
Fast ansatte 31.12.2005	28	8	29	20	71
Fast ansatte 31.12.2006	26	9	35	17	65
Fast ansatte 31.12.2007	35	10	29	25	71
Fast ansatte 31.12.2008*	35	10	29	25	71

*Det er i tillegg 5 ledige stillinger. Det er høsten 2008 foretatt tilsetning i 3 stillinger hvor tiltredelsen er våren 2009. Disse tilsetningene er ikke inkludert i ovennevnte tall for 2008.

Kjønnfordeling – avdeling

	Alle	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Direktør	1	1	100	0	0
Stab	3	0	0	3	100
Administrasjonsavdeling	7	6	86	1	14
Lufftavsavdeling	8	1	13	7	87
Jernbaneavdeling	5	0	0	5	100
Vegavdeling	4	1	25	3	75
Sjøfartsavdeling	7	1	14	6	86
Totalt antall ansatte	35	10	29	25	71

Kjønnfordeling – stillingsgruppe

	Alle	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Direktør	1	1	100	0	0
Avdelingsdirektører	5	1	20	4	80
Fagstab	3	0	0	3	100
Administrative stillinger	6	5	83	1	17
Havariinspektører	20	3	15	17	85
Totalt antall ansatte	35	10	29	25	71

Som det går frem i tabellene over er antall kvinner ansatt i SHT relativt stabilt lavt. Av de 10 kvinner som er ansatt er 6 ansatt i administrative stillinger. Andelen kvinner i transportavdelingene er 15 %, dvs. kun 3 av 20 ansatte i stillingsgruppen havariinspektører er kvinner.

SHT har lagt vekt på å oppfordre kvinner til å søke stillinger i kommisjonen, og kaller inn kvalifiserte kvinner til intervju, men antallet kvinnelige søkere til havariinspektørstillinger er lavt.

Den største stillingsgruppen i SHT er havariinspektører. Kravene til kompetanse og tilbudet om videreutdanning er identisk for kvinner og menn. Det er ingen signifikant forskjell i lønnsnivået for kvinner og menn dvs. at det er mindre enn 0,20 % forskjell mellom gjennomsnitt lønnsnivå for mannlige havariinspektører og kvinnelige havariinspektører. Lønnsnivået for kvinner er lavere enn lønnsnivået for menn hvis SHT ses under ett. Dette beror på at det er en overvekt av kvinner i Administrasjonsavdelingen, hvor kravet til akademisk bakgrunn er lavere enn i de transportfaglige avdelinger.

2.3 Integrering av personer med innvandrerbakgrunn

Når det gjelder integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn har situasjonen ikke endret seg fra 2007, jf. SHTs årsrapport for 2007. SHT hadde pr. 31.12.2008 kun én fast ansatt med innvandrerbakgrunn, dvs. person med to utenlandskfødte foreldre som har innvandret til Norge eller som er født i Norge med to foreldre som er født i utlandet.

De kunngjorte stillingene innen de ulike transportområdene har vært rettet mot personer som fortrinnsvis har høyere utdanning og spesialkompetanse innen eksempelvis tung luftfart og flytrafikk i luftfartssektoren, og kompetanse innen spor/kjørevei innen jernbanesektoren. Stillingene er kunngjort bredt både i dagspressen, TU, på NAVs nettsider, samt på SHTs nettsider. Det har i 2008 vært krevende å rekruttere spesialister til SHTs fagområder, spesielt innen jernbanesektoren. Enkeltstillinger har vært kunngjort bredt i to runder uten at det har vært kvalifiserte søkere. Det har til de ledige stillingene innen transportavdelingene ikke vært noen søkere med innvandrerbakgrunn. SHT er avhengig av å ha kvalifisert personale tilsatt i samtlige stillinger, og av den grunn er også søkere med innvandrerbakgrunn velkommen.



3

Nøkkeltall fra den faglige virksomheten – Luftfart

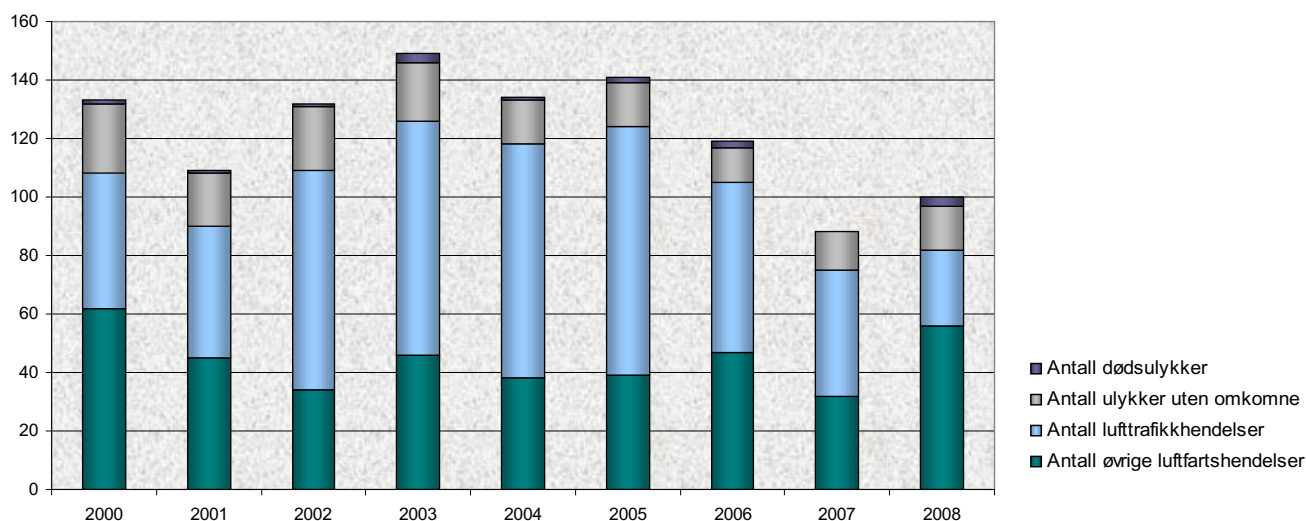
3.1 Varsling om ulykker og hendelser – statistikk

Luftfartsavdelingen mottok 100 innrapporteringer i 2008, hvorav 3 var dødsulykker og 15 var ulykker uten omkomne. Til sammen 7 personer omkom og 8 ble alvorlig skadet i disse ulykkene. 9 av de innrapporterte hendelsene er klassifisert som alvorlige luftfartshendelser og undersøkes videre av SHT i likhet med ulykkene. Av de totalt 18 ulykkene, faller 7 inn under kategorien "helikopter innland" og 7 under kategorien "småflyulykker". Begge disse kategoriene er fortsatt hyppige gjengangere.

Etter gjeldende forskrift skal SHT kun motta varsel og rapportering om ulykker og alvorlige hendelser. SHT mottar i praksis et betydelig antall rapporter om saker som i henhold til gjeldende definisjoner er ikke-alvorlige hendelser. Dette skyldes "gråsoner" og er vanskelig å unngå. Andelen "feilrapporteringer" forventes å gå ned på sikt, etter hvert som aktørene får mer erfaring med å bruke rapporteringssystemet.

Antall innrapporterte luftfartssaker per kategori

	2004	2005	2006	2007	2008
Antall dødsulykker	1	2	2	0	3
Antall ulykker uten omkomne	15	15	12	13	15
Antall lufttrafikkhendelser	80	85	58	43	26
Antall øvrige luftfartshendelser	38	39	47	32	56
Totalt	134	141	119	88	100
Utgitte rapporter	45	53	36	35	23



3.2 Undersøkelser

Luftfartsavdelingen har 56 pågående undersøkelser ved utløpet av 2008, hvorav 37 er eldre enn ett år. Dette etterslepet i pågående undersøkelser vil være en av avdelingens største



utfordringer i 2009 og 2010. Flere av Luftfartsavdelingens pågående undersøkelser er store og har krevd forholdsvis mye tid og ressurser, bl.a. den alvorlige luftfartshendelsen med LN-FAO, tilhørende Coast Air AS, over Folgefonna 14. september 2005, helikopterulykken med LN-OPY, tilhørende Airlift på Kolsås i Bærum 11. mai 2005, ulykken med Atlantic Airways, OY-CRG, på Stord 10. oktober 2006 og med Helitrans, LN-SFT, vest for Sotra 20. juni 2008.

3.2 Rapporter/sikkerhetstilrådinger

Det er i 2008 utgitt totalt 23 rapporter med til sammen 15 sikkerhetstilrådinger. Nedgangen i antall utgitte rapporter fra 35 i 2007 til 23 i 2008, skyldes i hovedsak at flere av de pågående undersøkelsene i 2008 har vært relativt store og ressurskrevende, samt at 4 av 8 medarbeidere i Luftfartsavdelingen har sluttet/gått av med pensjon i løpet av 2008. Av de 23 utgitte rapportene i 2008 er 11 utgitt innen 12 måneder etter ulykken/hendelsen.

Ved utgangen av 2008 var fortsatt 129 av sikkerhetstilrådingene fra SHT "åpne" hos Luftfartstilsynet. 62 av disse var eldre enn 3 år. Enkelte av disse sikkerhetstilrådingene er av en slik karakter at det naturlig vil ta tid å gjennomføre disse, før de kan lukkes. Men selv med dette tatt i betraktning, er det ikke tilfredsstillende med tanke på optimal flysikkerhet, at så mange sikkerhetstilrådinger forblir "åpne" over så lang tid.

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

3.4 Øvrige aktiviteter

Luftfartsavdelingen har vært representert på Luftfartskonferansen, Flyoperativt Forum, Solakonferansen, ESASI på Cranfield i England og ECAC AIG møter. Avdeling for Luftfart var også arrangør av et vellykket Nordisk AIG 2008 møte i Tønsberg (AIG = Accident Investigation Group).

Det er avholdt kontaktmøter med Luftfartstilsynet og AVINOR i tillegg til andre uformelle møter med aktører i sektoren. I kontaktmøte med Luftfartstilsynet 16. desember ble bl.a. SHT's behov for forbedringer av det elektroniske rapporteringskjemaet NF-2007 tatt opp.

Havarikommisjonen deltok og ledet den norske delegasjonen på ICAO AIG meeting i Montreal 13.-18. oktober 2008. Et møte SHT anser som svært viktig å delta på, slik at vi er involvert i hvilke endringer som kan forventes i det grunnleggende dokumentet ICAO Annex 13.

Bemanningssituasjonen har vært krevende i 2008, siden to medarbeidere gikk av med pensjon og to sluttet. 1. november tiltrådte ny avdelingsdirektør for Luftfart. Avdelingen vil igjen være fulltallig med 8 ansatte fra og med 1. april 2009. Fire av disse åtte vil da ha vært ansatt kortere enn 8 måneder, hvilket understreker et klart behov for introduksjon og opplæring, før avdelingen igjen er fullt operativ. En reduksjon i etterslepet i pågående undersøkelser forventes derfor å kunne oppnås tidligst i 2010. I denne ressurskrisiske perioden har det blitt avsatt marginalt med tid til kompetanseutvikling/-sikring.



4

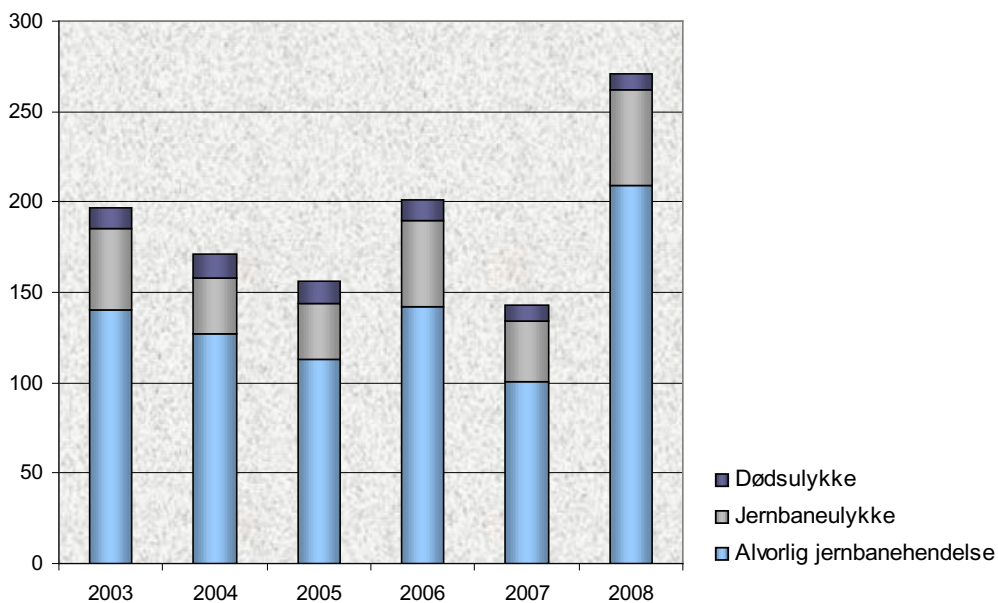
Nøkkeltall fra den faglige virksomheten – Jernbane

4.1 Varsling om ulykker og hendelser – statistikk

Jernbaneavdelingen mottok i 2008 totalt 271 rapporteringspliktige saker mot 143 i 2007. Det har i 2008 vært en økning i både innrapporterte jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. Det har vært 9 dødsulykker med til sammen 9 omkomne.

Antall innrapporterte jernbanesaker per kategori

	2004	2005	2006	2007	2008
Antall dødsulykker	13	12	11	9	9
Antall jernbaneulykker	31	31	48	33	53
Antall alvorlige jernbanehendelser	127	113	142	101	209
Total saksmengde	171	156	201	143	271
Avsluttet etter forundersøkelse	155	142	190	138	234
Utgitte rapporter	15	7	11	13	9



4.2 Undersøkelser

Antall innrapporterte saker har gått opp i 2008 i forhold til 2007. Økningen fordeler seg over både alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker. Dette beror på både høyere rapporteringsvilje hos operatører og infrastruktureiere, bedre interne rutiner i selskapene og at terskelen for klassifisering av de forskjellige kategoriene har blitt noe senket. Antall dødsulykker er tilsvarende året før.



Avdelingen hadde ved inngangen til år 2009 9 pågående undersøkelser, hvorav 3 temaundersøkelser.

SHT har registrert en økning i antall brann- og røyktilløp samt ras/utglidninger. Dette er områder som det vil bli holdt fokus på i løpet av 2009.

4.3 Rapporter/sikkerhetstilrådinger

SHT avga 9 rapporter innen jernbanesektoren i 2009. Oversikt over disse følger i vedlegg 3 til årsrapporten.

SHT fremmet i 2009 18 sikkerhetstilrådinge til Statens jernbanetilsyn. I følge Statens jernbanetilsyn er 9 av disse fortsatt åpne ved inngangen til 2009. Oversikt over tilrådingene følger i vedlegg 4 til årsrapporten.

4.4 Øvrige aktiviteter

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) etablerte i 2006 et europeisk nettverk for havari-kommisjoner innenfor jernbanesektoren. Dette samarbeidet deltar SHT aktivt i. All relevant aktivitet blir rapportert til ERA, dette gjelder både hver gang en jernbaneundersøkelse åpnes av SHT og da den endelige rapporten oversendes.

I 2008 deltok jernbaneavdelingen i 3 nettverksmøter. SHT deltar i tillegg i en arbeidsgruppe som behandler opplæring og kompetanse til havariinspektører.

På våren 2008 ble nordisk møte arrangert i Tønsberg med bl.a. deltakelse fra ERA. Et nytt møte var planlagt i Danmark sent på høsten, men dette ble utsatt. SHT ønsker å bidra til å videreutvikle disse møtene, og har i den anledning gjort flere innspill.

Det avholdes jevnlig kontaktmøter med Statens jernbanetilsyn og de største aktørene i sektoren.

Nyopprettet stilling i avdelingen ble ulyst 2 ganger i løpet av året. Stillingen står fortsatt ubesatt, men vil bli lyst ut på nytt i første kvartal av 2009.



5

Nøkkeltall fra den faglige virksomheten – Veitrafikk

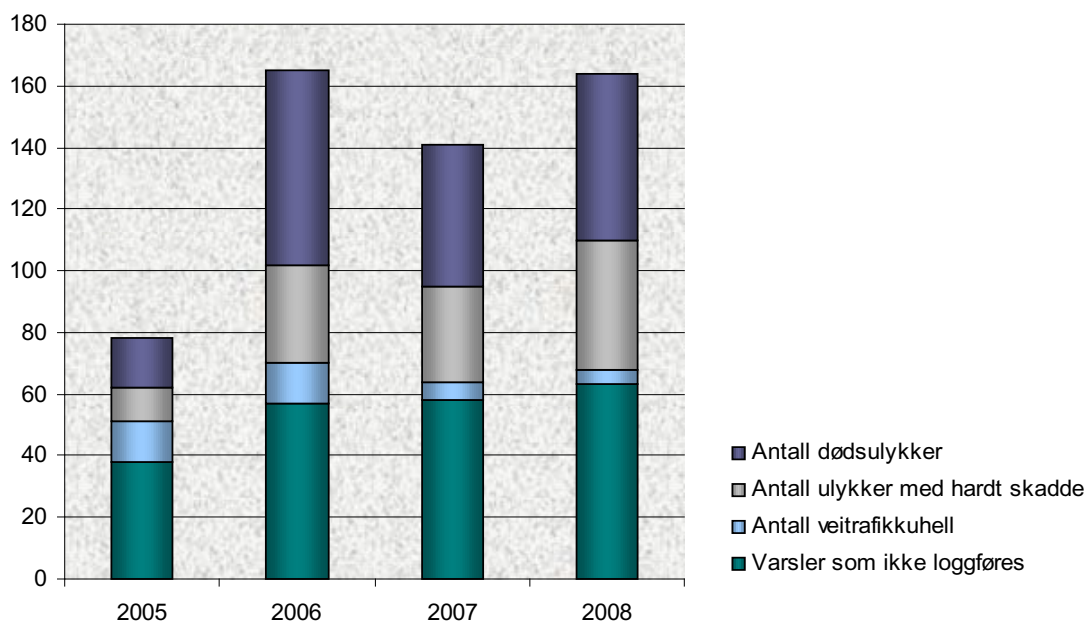
5.1 Varsling om ulykker og hendelser – statistikk

Antall varsler er relativt stabilt, selv om tallene i 2008 har økt litt fra 2007. Varsler som ikke føres inn i oppfølgingslogg er enten utenfor varslingskriteriene eller vurderes til at de åpenbart ikke vil bli gjenstand for undersøkelse. Varslingsaktiviteten er vist i tabellen under.

Antall innrapporterte veitrafikksaker per kategori

Oversikt over uhell/ulykker	2005*	2006	2007	2008
Antall dødsulykker	16	63	46	54
Antall ulykker med hardt skadde	11	32	31	42
Antall veitrafikkuhell	13	13	6	5
Antall varsler som ikke loggføres	38	57	58	63
<i>Oppfølging:</i>				
Antall saker avsluttet	33	100	68	93
Antall undersøkelser igangsatt	7	8	4	2
Utgitte rapporter	0	1	5	6

*Fra 1. september 2005



5.2 Ulykkesutvikling

Selv om antall varsler til SHT har økt noe i 2008 fra 2007 viser SSBs statistikk at antall alvorlige ulykker med vogntog involvert har sunket noe fra 2007. Både ulykkestall, antall hardt skadde og drepte med vogntog involvert er lavere i 2008 enn noen av de siste fire årene. Likevel faller dette i skyggen av det faktum at totalt antall drepte i trafikken er økt med nesten 10 % fra 2007 til 256 drepte i 2008. Det er særlig ulykker med unge trafikanter som har økt (totalt 65 drepte mellom 18 og 24 år). I Sverige og Finland har antall drepte gått ned i 2008.



5.3 Undersøkelser

Det er påbegynt 2 nye undersøkelser i 2007. Den første er en ulykke med en lastebil/dumper som kolliderte med en personbil på et anleggsområde på E 18 i Lillesand. Den andre var en møteulykke hvor tre personer omkom i kollisjon med et vogntog på E 134 ved Odda. Begge sakene er under arbeid.

Det lave antallet skyldes dels at det ikke har vært mange ulykker som umiddelbart synes å ha læringspotensial for sikkerhetstilrådinge, men også at bemanningssituasjonen gjennom året har vært krevende med noe sykefravær, samt en fødselspermisjon og en oppsigelse på Veiavdelingen.

5.4 Rapporter/sikkerhetstilrådinge

Det er utgitt 6 rapporter i 2008. I tillegg er det gitt ut en temarapport om ulykker relatert til drift og vedlikehold vinterstid. Alle i første halvår. Det er fremmet 17 tilrådinge i tilknytning til disse rapportene. Disse er gjengitt i vedlegget til årsmeldingen.

5.5 Øvrige aktiviteter

Det ble utgitt en temarapport om vinterdrift i 2008. Veiavdelingen har hatt et internt seminar med fokus på å finne aktuelle temaer, men det er ikke konkludert med annet enn at temarapporter fra flere ulykker som kan vise felles problemstillinger alltid er aktuelt. Dette vurderes fortløpende ut fra til enhver tid innrapporterte saker.

Veiavdelingens medarbeidere er fortsatt etterspurt som forelesere i fagmiljøer på flere nivåer i hele landet, og også internasjonalt, ved bl.a Cranfield University, England. Vi følger fortsatt opp slike henvendelser i et rimelig omfang med hensyntaken til ressursbruk.

I tråd med tildelingsbrevet for 2008 ble det etter tre års drift igangsatt en brukerundersøkelse av SHT-veiavdelingen våren 2008. Undersøkelsen var rettet mot fagmiljøer og "brukere" av Veiavdelingen og ble utført med bistand fra konsulentfirmaet AGENDA. Det foreligger egen rapport om denne. Etter relativt god deltakelse ble det konkludert med at SHT-veiavdeling gjennom avgitte rapporter har etablert høy troverdighet og integritet i eksterne fagmiljøer. Særlig medier og forskningsmiljøer uttrykker dette. Det ble likevel også avdekket et forbedringspotensial i forhold til kommunikasjon og samhandling med enkelte aktører. Oppfølging av dette vil bli prioritert fra SHTs side.

Kontakt med de andre nordiske landenes havarikommisjoner i veisektoren ble fulgt opp ved at det ble arrangert en samling i 2008. Danmark har tatt på seg et ansvar for nytt møte våren 2009. SHT ønsker å bidra til å videreutvikle dette samarbeidet framover, og har spilt inn behov og ønske om å etablere kontakt mot EU.



6.1 Varsling om ulykker og hendelser – statistikk

Systemet med varsling av ulykker og hendelser til sjøs har fungert bra siden oppstart 1. juli 2008¹. Sjøfartsavdelingen erfarer at varslingssystemet gir en rask og god oversikt over ulykkesbildet til sjøs. Dette gjelder både ulykker og hendelser med norske fartøyer inkludert fiskefartøyer, og utenlandske skip i norske farvann. Den totale innrapporteringen for 2008 endte på 196 varsler, hvorav 45 hendelser ble definert som sjøulykke i henhold til sjøloven. Det var sjøulykker og arbeidsulykker ombord i skip hvor det var betydelig skade eller umiddelbar fare for betydelig skade på person, miljø, skip, last eller eiendom utenfor skipet. Av disse medførte syv hendelser obligatoriske undersøkelser mens 65 hendelser falt utenfor definisjon av sjøulykke. Sjøfartsavdelingen mottok i tillegg 79 andre varsler om hendelser som den i utgangspunktet ikke undersøker. Omtrent 80 % av rapportene kom fra Sjøfartsdirektoratet, mens Hovedredningsentralene, Politiet og assuransen sto for omtrent 20 % av rapporteringen.

Antall innrapporterte sjøfartssaker per kategori

	1.7.-31.8.2008	3. tertial 2008	Totalt 2008
Sjøulykker med undersøkelsesplikt	2	5	7
Sjøulykker	12	33	45
Hendelser som ikke er definert som sjøulykker	18	47	65
Andre varsler	30	49	79
Totalt innrapporterte saker	62	134	196

6.2 Undersøkelser

Sjøfartsavdelingen mottar et betydelig antall varsler og bruker mye tid og ressurser på å holde oversikten og sortere de ulike hendelsene i kategoriene: sjøulykker med undersøkelsesplikt, sjøulykker, hendelser som ikke er definert som sjøulykke og andre varsler. Disse forundersøkelsene er mer ressurskrevende enn først antatt, og krever mye av beredskapsvakten og avdelingen.

Avdelingen hadde ved utløpet av 2008 syv pågående undersøkelser. Flere av sjøulykkene krever store og omfattende undersøkelser. Dette gjelder spesielt grunnstøtingene med M/S Federal Kivalina og M/S Crete Cement. Dette er sjøulykker som har et betydelig skadeomfang og stor medieinteresse². I disse undersøkelsene er det opprettet et felles samarbeid med utenlandsk myndighet. I andre saker som SHT har valgt bort på grunn av kapasitets-hensyn er det også kommet henvendelser fra utenlandsk maritim myndighet om ønske om bistand. Avdelingen finner denne situasjonen vanskelig³.

¹ Jfr. forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs.

² Disse hendelsene faller inn under definisjonen av storulykke hvor det er materielle skader for mer enn 30 millioner kroner

³ Jfr. IMO koden for undersøkelser av sjøulykker som oppfordrer særlig berørte stater til samarbeid. Flere grunnstøtinger med utenlandsk skip i norske farvann og norske skip i involvert i sammenstøt og grunnstøtinger i utlandet har resultert i henvendelser fra MAIB, BSU, Sverige og Malta.



I andre pågående undersøkelser som ikke har fått den samme medieoppmerksomheten har konsekvensene av sjøulykkene vært vel så store. Dette gjelder spesielt arbeidsulykkene ombord i M/S Star Java, M/S Star Ismene, F/V Bjørnar og F/V Nordstar hvor død og betydelig skade på person har vært resultatet. To av disse ulykkene fant sted i fjerne farvann⁴. Slike ulykker krever mye oppfølging og reisevirksomhet.

Hendelser og ulykker med norske passasjerskip krever særskilt oppmerksomhet fra avdelingen. I denne fartøysgruppen er sikkerhetspotensialet spesielt stort og passasjerskip blir derfor prioritert høyt. Avdelingens undersøkelse av hendelsen med hurtigbåten Lyse Ekspress pågår for fullt. I 2008 har det vært flere hendelser med hurtigbåter og ferger som kanskje hadde fortjent en nærmere sikkerhetsundersøkelse, men som med en streng fortolkning av definisjonen av sjøulykke har blitt nedprioritert av kapasitetshensyn.

Generelt erfarer avdelingen at undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker ombord på skip er krevende og omfattende. Norge er en sjøfartsnasjon og sjøfartens kommersielle og internasjonale karakter sammen med liten grad av standardisering av skip og utstyr, samt kompliserte regelverk, gjør at behovet for ressurser og nautisk og teknisk kompetanse er stort. Juridisk kompetanse har også vist seg nødvendig både i forhold til selve undersøkelsesprosessen og i forhold til komplisert maritimt regelverk. Avdelingen benytter seg derfor også i stor grad av ekstern kompetanse.

6.3 Rapporter/sikkerhetstilrådinger

Det er i 2008 ikke utgitt noen rapporter, men avdelingen arbeider med å publisere første rapport primo februar. Det arbeides samtidig med å ferdigstille de øvrige rapportene, men det stadig økende antall obligatoriske saker er med på å forsinke prosessen med utarbeidelse av rapporter. Dette gjelder spesielt storulykkene som er arbeidskrevende og binder store ressurser over lang tid. Når det gjelder sikkerhetstilrådinger er det fra avdelingens side sammen med departementene (NHD og SD) lagt ned mye arbeid for å få systemet med oppfølging av sikkerhetstilrådinger på plass. Viktig i denne sammenheng var møtet i SD avholdt den 26. november 2008 om utforming og oppfølging av tilrådinger. Likeledes var brev fra NHD om myndighetsøvelse i forbindelse med undersøkelser av sjøulykker og illeggelse av overtredelsesgebyr oppklarende og nyttig.

6.4 Øvrige aktiviteter

Avdelingen deltar aktivt i internasjonale fora som IMO, EMSA, og MAIIF, samt i møter med andre offentlige myndighetsaktører som SD, NHD, Sjøfartsdirektoratet, Politidirektoratet, Kystverket, Kystvakten, Arbeidstilsynet, Statens kartverk etc. Spesielt har det vært høy møtevirkosomhet i forbindelse med oppstarten til avdelingen. NHD har fulgt opp med arbeidsgruppemøter også i tiden etter oppstarten 1. juli. Dette har vært nyttig for å kunne diskutere erfaringer og forbedre den nye ordningen med undersøkelser av sjøulykker fortløpende.

⁴ Canada og Kina



Avdelingen har deltatt på det årlige MAIF møtet i Malta 29. september - 3. oktober. Dette er et viktig forum for internasjonalt undersøkelsessamarbeid mellom havarikommisjoner. Sett i lys av nytt internasjonalt konvensjonsverk som vil gjøre det bindende for medlemslandene å undersøke sjøulykker, og derfor også nødvendig å etablere egne selvstendige undersøkelsesmyndigheter, ble SHT bedt om å presentere våre erfaringer med etablering av et nytt undersøkelsesregime. En representant fra sjøfartsmyndighetene i Japan var i den forbindelse på befaring ved SHT den 2. september. Senere har representanter fra Nederlands maritime inspektorat vært på befaring den 14. oktober.

Avdelingen arrangerte et seminar om undersøkelser av ulykker med EØS ferger for havarikommisjonene i England, Tyskland, Island, Færøyene, Danmark og Sverige den 22. og 23. september. Dette seminaret ble fulgt opp med et møte med de Norske EØS fergerederiene den 9. oktober. Hensikten med seminaret og møtet var å følge opp EU-direktivet (1999/35/EC, april 1999) og styrke undersøkelsesberedskapen for denne type ulykker.

Et annet viktig samarbeidsmøte som bør nevnes er møtet med Kystverket den 17. desember i forbindelse med gjennomføring av undersøkelser av sjøulykker hvor Kystverkets los og VTS avdeling har vært involvert. Dette har vært gode og konstruktive møter med tanke på fremtidig samarbeid og undersøkelser av sjøulykker. Det er planlagt flere oppfølgingsmøter med Kystverket.

Avdelingen har i 2008 gjort et omfattende arbeid i forhold til å bekjentgjøre og klargjøre SHT og sjøfartsavdelingens rolle og mandat i det nye regime for undersøkelser av sjøulykker. Antall presentasjoner og foredrag har vært høyt. Denne virksomheten har blitt nedprioritert etter at avdelingen kom i virke 1. juli. Avdelingen merker likevel en økende interesse for foredrag og presentasjoner men nå relatert til sjøulykker og ikke regimeendringene generelt.

Når det gjelder kurs, trening og etterutdanning har avdelingen prioritert dette frem til 1. juli. Havariinspektørene har gjennomgått kurs og trening innenfor feltene: ulykkesundersøkelse, Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS), granskingsmetodikk, mediehåndtering, International Safety Management (ISM), hurtigbåtoperasjon, intervjuteknikk, Integrated Safety Investigation Methodology (ISIM), International Ship and Port Facility Security (ISPS), Voyage Data Recording (VDR). Inspektører med operative sertifikater har fått fornyet disse. Avdelingen ser et fortsatt behov for kompetanseheving i 2009⁵. Avdelingen trenger kompetanse innen Dynamisk Posisjonering (DP) og Electronic Chart Display and Information System (ECIDS), Automatic Identification System (AIS) og Long Range Identification and Tracking (LRIT). Her vil utfordringen være å få tid til kompetanseheving samtidig med det stadig økende antall pågående undersøkelser.

Avdelingen har etter oppdrag fra SD utarbeidet en strategiplan for undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Strategiplanen er en plan for måloppnåelse. Den er utformet for å kunne identifisere, vurdere og følge opp risikoer i forhold til måloppnåelse. Så langt stemmer estimatene i strategiplanen. Det ligger an til å bli 25-30 obligatoriske undersøkelser i året. Avdelingen håper å kunne klare 8-12 rapporter på årsbasis. Inntreffer det flere storulykker vil antall rapportutgivelser kunne gå ned. Avdelingen vil følge strategiplanen for størst mulig måloppnåelse, men har behov for to stillinger for å styrke arbeidet med arbeidsulykker ombord på skip. Dette er et behov som avdelingen ved flere tidligere anledninger har pekt på⁶.

⁵ Jfr. avdelingens treningsmanual som er under utarbeidelse.

⁶ Jf. Ot. prp. nr 78 (2003-2004) pkt. 9.4.2. Særlig om arbeidsulykker om bord på skip. Videre vises til brev fra Samferdselsdepartementet til Justis- og politidepartementet datert 05.03.04 vedrørende Undersøkelser av sjøulykker – utvidelse av havarikommisjonens mandat, SHTs brev datert 05.05.06, brev fra Justis- og politidepartementet av 23.05.06, SHTs svar av 08.06.06. samt brev fra SHT til Samferdselsdepartementet datert 16.11.07.

7 Økonomi

I tildelingsbrevet for 2008 er det stilt 47 000 000 kr til disposisjon. I tillegg kommer overføring fra 2007, 1 625 000 kr, samt refusjoner i forbindelse med svangerskaps- og sykepermisjoner 346 532 kr og lønnsregulering i forbindelse lønnsoppgjøret 2008 med 1 000 000 kr.

Utgifter 2008		Budsjett 2008	Forbruk 2008
1314-1-11	Organiserte stillinger	21 300 000	19 887 640
1314-1-12	Ekstrahjelp	700 000	184 249
1314-1-18	Trygder, pensjon	3 000 000	2 870 547
1314-1-21	Maskiner, inventar og utstyr	1 800 000	1 299 194
1314-1-22	Forbruksmateriell	300 000	317 680
1314-1-23	Reiseutgifter m.m.	3 600 000	3 346 514
1314-1-24	Kontortjenester m.m.	3 700 000	3 392 776
1314-1-25	Konsulenttjenester	800 000	971 678
1314-1-26	Undersøkelser	5 525 000	5 857 508
1314-1-29	Bygn.drift, lokalleie	8 900 000	8 780 555
SUM		49 625 000	46 908 341

Bevilgning iht. saldert budsjett for 2008	47 000 000
Overført fra 2007	1 625 000
Lønnsregulering	1 000 000
Sum bevilgning	49 625 000
Regnskap	46 908 341
Mindreutgift	2 716 659
Fullmakter	
Kap. 4314, post 16 Refusjon av fødselspenger	193 257
Kap. 4314, post 18 Refusjon av sykepenger	153 275
Sum fullmakter	346 532
Korrigert mindreutgift	3 063 191

Mindreforbruket beror i hovedsak på ledighet i stillinger. To stillinger har stått ledige hele 2008, pga. vanskeligheter med rekruttering, samt at det ikke har vært hensiktsmessig å tilsette vikar i forbindelse med et langtidssykefravær. I tillegg har det vært mindre behov for å tilsette ekstrahjelp i forbindelse med ulykker, sammenlignet med foregående år.

8.1 Miljø- og samfunnsansvar i offentlige kjøp og miljøledelse (grønn stat)

SHT er en etat som har svært få anskaffelser i størrelsesorden over kr 100 000,- utover utgifter til leasing av biler og husleie. Det er i 2008 gjennomført anbudskonkurranser i forbindelse med innkjøp også under disse grensene, bl.a. i forbindelse med innkjøp av datautstyr og konsulenttjenester. SHT startet høsten 2008 arbeidet med implementering av nytt styringssystem og gjennomgang av prosedyrer og arbeidsbeskrivelser. Dette arbeidet vil fortsette utover i 2009. Beskrivelse av innkjøpsrutiner og oppfølging av miljøpolitikken vil være en del av dette systemet.

SHT har også i dagens styringssystem en handlingsplan for miljøledelse som følges opp i forbindelse med måling av energiforbruk. Energiforbruket følges opp ved månedlig rapportering og tas opp i forbindelse med i det årlige brukermøtet med Statsbygg som byggeier.

Et nytt byggetrinn er under prosjektering. Prosjekteringen omfatter også en vurdering av oppvarming ved hjelp av fjernvarme. Videre vil det bli prosjektert for full kildesortering for hele bygningsmassen.

SHTs "sykle til jobben kampanje" vil bli videreført i 2009.

SHT har vært gjennom en spennende prosess fra 2002 frem til 2009 hvor etaten har gått fra å være en undersøkelseskommisjon for kun luftfart til i dag hvor den har ansvar for å undersøke alvorlige hendelser og ulykker innen alle fire transportgrenene. Utvidelsesprosessen startet i 2002 med at Jernbaneavdelingen ble etablert. Veiavdelingen fulgte i 2005, mens Sjøfartsavdelingen kom på plass i 2008. Antall ansatte har i denne perioden økt fra 15 til 40. Denne utvidelsesprosessen har krevet mye av de ansatte, både i operative stillinger i forbindelse med innspill og planlegging, og i administrasjonen i form av betydelig merarbeid i forbindelse med nye rutiner.

1. juli 2008 ble Sjøfartsavdelingen i SHT operativ. Tiden som har gått fra det ble bestemt at SHT også skulle undersøke sjøfartsulykker til ordningen trådte i kraft har blitt utnyttet godt. Sjøfartsavdelingen har fungert optimalt fra første dag. Antall sjø- og arbeidsulykker som rapporteres inn er høyt og avdelingen arbeider allerede under stort press. Dette avspeiles også i Administrasjonsavdelingen som har fått flere arbeidsoppgaver. Disse forholdene følges nøye for å finne akseptable løsninger på den ekstra arbeidsbelastningen.

Med en ny organisasjon på plass vil vi i 2009 vektlegge arbeidet med en virksomhetsplan for SHT. Den vil bygge på Tildelingsbrevet og mandatet for havarikommisjonen. I tillegg skal prosessen med å fullføre det nye styringssystemet og kvalitetshåndboken gjennomføres. Risikostyringsdokumentet for SHT vil basere seg på retningslinjene gitt i "Risikostyring i staten" der vi enkelt skal kunne

- Identifisere, vurdere, håndtere og følge opp risiki, slik at disse er innenfor aksepterte nivåer
- Sørge for at styringen skal kunne gjennomføres av både ledelse og øvrige ansatte
- Anvende styringsdokumentet til fastsettelse av strategi og planer på tvers av virksomheten for å gi rimelig grad av sikkerhet for at SHT skal oppnå sine målsettinger.

SHTs målsettinger er knyttet til:

- Mål og resultatkrav
- Pålitelig regnskapsrapportering og
- Overholdelse av lover og regler

SHTs risikostyring tar utgangspunkt i organisasjonens verdigrunnlag: Troverdighet, Medmenneskelighet, Kompetanse og Nytenkning.

Siden kompetanse, erfaring og personlige egenskaper er SHTs viktigste ressurser, er det viktig at det gis muligheter til vedlikehold og videreutvikling av kunnskaper. SHT er opptatt av at medarbeiderne ikke skal sakke akterut i forhold til den tekniske utviklingen, og ønsker derfor at de ansatte gis muligheter til etterutdanning og faglig oppdatering for å kunne kommunisere med ulike fagmiljøer. Denne oppdateringen foregår både i utlandet og i Norge, og skal være med på å gi våre rapporter troverdighet. Den faglige utviklingen skal også gi garanti for at SHT følger med og anvender de mest hensiktsmessige undersøkelsesmetoder som er tilgjengelig.

Det legges vekt på å opprettholde og fokusere på trivsel i organisasjonen for å forhindre stor turnover av personell, da dette kan føre til forlenget saksbehandlingstid og at færre undersøkelser blir gjennomført pr. år. Trivsel dannes bla ved at medarbeiderne er godt kjente og har en god kommunikasjon. Dette vektlegges på internseminarene der temaer av allmenn interesse tas opp og suppleres med gruppeoppgaver på tvers av transportgrenene.

For å få tilbakemeldinger på havarikommisjonens arbeid gjennomføres brukerundersøkelser for én avdeling i året. I 2009 skal Jernbaneavdelingen evalueres. Resultatene fra slike brukerundersøkelser gir oss en indikasjon på hvordan våre produkter, havarirapportene, blir vurdert av leserne, og hvordan vårt faglige omdømme er i de operative miljøene. Den første brukerundersøkelsen ble gjennomført for Veiavdelingen i 2008. Den ga mange verdifulle innspill om hvordan vårt arbeid oppfattes, samt gode momenter til korreksjon av eksisterende rutiner. Slike brukerundersøkelser gir oss også en bedre kontakt med de operative miljøene, og derved et enda bedre grunnlag for vårt videre arbeid.

SHT vil nå når alle avdelingene er på plass arbeide med å etablere en virksomhetsplan. En slik plan vil danne et godt grunnlag for prioritering og oppfølging av oppgaver. Den skal også sørge for en fortsatt god dialog om vår utvikling og vårt arbeid med departementene.

Vedlegg 1 Utgitte rapporter 2008 – sivil luftfart



NR	IDENTIFIKASJON	DATO
01	Rapport om alvorlig luftfartshendelse 8 nm vest av Fedje Hordaland 27.11.2005 med Agusta 109E, LN-OLI	14.02.2008
02	Rapport om luftfartsulykke på Voss 14.09.2006 med Eurocopter AS 350 B2, LN-ODH operert av Fonnafly AS	17.03.2008
03	Rapport om luftfartshendelse på Notodden lufthavn 13.01.2007 med Piper PA-28-161, LN-UFP	14.04.2008
04	Rapport om luftfartsulykke på Bergen lufthavn Flesland 01.04.2005 med Cessna F172P, LN-NFB	24.04.2008
05	Rapport om luftfartsulykke på Tisleifjorden i Gol 10.02. 2008 med Piper PA-18-150, LN-KAD	13.05.2008
06	Rapport om luftfartsulykke på Hardangsfjellet, Nordland, 18.04.2007 med Hughes 369D, SE-HLP operert av Flygtjänst AB	15.05.2008
07	Rapport om alvorlig luftfartshendelse på Tromsø lufthavn 03.10.2007 med Beech B200, LN-LTA, operert av Lufttransport og Ford Transit, ZH16641, operert av ISS Facility services	12.06.2008
08	Rapport om luftfartsulykke sør-sørøst for Karasjok 15.08.2007 med Reims Aviation SA FR 172F (Reims Rocket), LN-ABQ	24.06.2008
09	Rapport om luftfartsulykke på Stavanger lufthavn Sola 30.03.2007 med Cessna U206 G, LN-ACZ	01.07.2008
10	Rapport om alvorlig lufttrafikkhendelse på Oslo lufthavn Gardermoen 07.09.2006 med Boeing 737-800 OY-SEL operert av Sterling Airlines og Cessna 551 Citation D-IRUP operert av Triple Alpha Luftfahrtgesellschaft	10.07.2008
11	Rapport om alvorlig luftfartshendelse mellom Oslo og Riga 06.04.2008 med Boeing 737-300, LN-KKH, operert av Norwegian Air Shuttle ASA	14.08.2008
12	Rapport om luftfartsulykke på Hamar flyplass Stafsberg (ENHA) 22.07.2007 med Vans Aircraft RV-4, LN-TLG	18.08.2008
13	Rapport om luftfartsulykke på Hamar flyplass Stafsberg (ENHA) 08.05.2008 med Piper PA-19 Army Cub, LN-ACJ	04.09.2008
14	Rapport om lufttrafikkhendelse i Bodø terminalområde 11.09.2005 med WIF718 operert av Widerøes flyveselskap og LN-ABZ operert av Fly Taxi Nord	09.09.2008
15	Rapport om luftfartsulykke under innflyging til Værnes 04.02.2008 med Boeing 737-600, LN-RCU operert av SAS	09.09.2008
16	Rapport om alvorlig luftfartshendelse på Oslo lufthavn Gardermoen 22.11.2004 med MD81 SAS1457 og Boeing 737-800 SAS336	30.09.2008
17	Rapport om luftfartsulykke på Mulbukttind i Nordland 20.05.2008 med Robinson R44, LN-OGH operert av Helitrans AS	09.10.2008
18	Rapport om luftfartsulykke på Rudskogen i Østfold 29.10.2007 med Robinson Helicopter R44, LN-OCA	13.10.2008
19	Rapport om luftfartsulykke på Sandefjord lufthavn Torp 11.07.2008 med Robinson Helicopter R22, LN-OBI operert av European Helicopter Center	13.10.2008
20	Rapport om luftfartsulykke på Reinsvoll flyplass i Oppland (dato?) med Reims Aviation SA F172P, LN-ALZ	27.10.2008
21	Rapport om luftfartsulykke på Ørnefjell nær Hovden 24.04.2008 med Schweizer Aircraft Corporation HU-269C, LN-ODI operert av Scan Aviation	20.11.2008
22	Rapport om alvorlig luftfartshendelse på Røros lufthavn (ENRO) 08.08.2007 med GA-7, LN-VYM og GA-7, LN-AEV, begge operert av Rørosfly	11.12.2008
23	Rapport om alvorlig luftfartshendelse over helidekket på Snorre B-plattform (ENQR) 10.06.2006 med Eurocopter AS332 L2, LN-ONH operert av Norsk Helikopter AS	11.12.2008



Vedlegg 2 Sikkerhetstilrådinge 2008 – sivil luftfart

Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/01</u>	2008/01T	Selskapets praktisering av MCC og CRM var utilfredsstillende. Havarikommisjonen tilrår at selskapet vurderer om et forbedret og standardisert MCC konsept for losflyging, og revidert CRM- opplæringen av sitt flygerkorps, kan gi øket flysikkerhet.
<u>2008/01</u>	2008/02T	Selskapets prosedyrer for innflyging til båter i redusert sikt og i mørke var utilfredsstillende. Etter hendelsen har selskapet iverksatt tiltak basert på reviderte innflygingsprosedyrer. Havarikommisjonen tilrår at Luftfartstilsynet følger opp selskapets implementering og praktisering av de reviderte prosedyrene.
<u>2008/07</u>	2008/03T	Avinor har gjennomført store endringer i flyplassutformingen ved Tromsø lufthavn uten at gjeldende retningslinjer for publisering er fulgt. I tillegg eksisterer det feil og mangler i en rekke publiserte flyplasskart fra hele landet. SHT tilrår at Avinor påser at alle publiserte norske flyplasskart og "Aircraft parking/docking charts" er oppdaterte og i samsvar med de faktiske forholdene ved lufthavnene.
<u>2008/07</u>	2008/04T	Ved gjennomgang av eksisterende nasjonalt regelverk og nasjonale bestemmelser har det vist seg vanskelig å finne klare og detaljerte retningslinjer for fysiske markeringer på lufthavner og tilhørende kunngjøring. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om slike retningslinjer bør publiseres i Norge.
<u>2008/07</u>	2008/05T	Det er i dag gitt unntak fra krav om kurs i kommunikasjon for enkelte brukere av norske lufthavner. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer å stille krav til at alle som ferdes alene på ferdelsområdet ved norske lufthavner skal ha fullført og bestått teoretisk opplæring samt praktisk trening i kommunikasjon.
<u>2008/07</u>	2008/06T	De eksisterende kravene til kompetanse, samt opplæringsprogrammet som ligger til grunn for utstedelse/fornyelse av ID-kort som gir adgang til ferdelsområdet ved norske lufthavner bidrar etter havarikommisjonens syn ikke til at kandidatene oppnår tilstrekkelig gode kunnskaper for å kunne ferdes alene på ferdelsområdet på en trygg måte. SHT tilrår at alle lufthavnoperatører gjennomgår de krav som stilles for å kunne motta/fornye ID-kort som gir adgang til ferdelsområdet. Samtidig bør de foreta en vurdering av de opplæringsmetodene som benyttes, i tillegg til en kvalitetssikring av opplæringsmaterialet mot aktuelle forhold og gjeldende internt, nasjonalt og internasjonalt regelverk.
<u>2008/07</u>	2008/07T	Personer på ferdelsområdet bør være i forbindelse med enten plass-tjenesten eller lufttrafikk-tjenesten, slik at eventuelle problemer raskt kan avklares. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det bør innføres krav om at det i alle kjøretøy som ferdes på ferdelsområdet på norske lufthavner skal finnes fungerende – fastmontert eller portabelt – radiokommunikasjonsutstyr, samt krav om at alle som ferdes på oppstillingsplattformen skal ha radioforbindelse med plass-tjenesten.
<u>2008/07</u>	2008/08T	Personer på ferdelsområdet bør til enhver tid ha oversikt over hvor de befinner seg. Dersom det skulle oppstå usikkerhet med hensyn til ferdsel med kjøretøy, bør sjåføren ha et kart tilgjengelig. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det bør innføres krav om at det i alle kjøretøy som ferdes på ferdelsområdet på norske lufthavner skal finnes oppdatert(e) kart over lufthavnen.
<u>2008/08</u>	2008/09T	Havarikommisjonen anser det som sannsynlig at fartøysjefer vil mislykkes med restart av Continental innsprøytningsmotorer, dersom ikke korrekt prosedyre for "Engine failure" blir fulgt. Dette fordi blandingsforhold mellom drivstoff og luft kan bli feil. SHT tilrår Luftfartstilsynet å vurdere hvordan det best kan sikres at "Engine failure" sjekklister ivaretar korrekt operasjon av Continental innsprøytningsmotorer.



Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/08</u>	2008/10T	Havarikommisjonen har ved flere undersøkelser avdekket at batterier har løsnet ved havari som følge av for dårlige innfestinger og mener at løse batterier utgjør en sikkerhetsrisiko. SHT tilrår Luftfartstilsynet å vurdere bedre tilsyn med innfesting av batterier.
<u>2008/09</u>	2008/11T	Stavanger Fallskjemklubben opererer en Cessna 206 med turbinmotor. Denne motorinstallasjonen har andre karakteristikk enn den mer vanlige stempelmotoren. Denne forskjellen var medvirkende til denne landingsulykken. SHT tilrår at Stavanger Fallskjemklubben bør innføre en ordning med årlig flygetrening med instruktør, forut for den årlige ferdighetskontrollen.
<u>2008/18</u>	2008/12T	Tap av halerotoreffektivitet (Loss of Tail rotor Effectiveness, LTE) med påfølgende uventet dreining (unanticipated yaw) kan inntreffe ved manøvrering i lav hastighet og sidevind. Det har vært to ulykker i Norge på under ett år der flygere med liten flygererfaring trolig har mistet kontrollen over helikopteret som følge av LTE. SHT tilrår Luftfartstilsynet å vurdere om de norske helikopterskolene, ved opplæring til både privat- og trafikkflyger-sertifikat, fokuserer tilstrekkelig på fenomenet LTE og hvordan det best kan unngås.
<u>2008/22</u>	2008/13T	Ved Røros lufthavn foregår det mye skoleflyging, noe som til tider gir et komplisert trafikk mønster med luftfartøy på motgående trekk. Dagens system, med bare en flygeleder på vakt og manglende radardekning i inn- og utflygingssektoren sydøst av plassen, har et svakt forsvarsverk for å forebygge kollisjoner. SHT mener det er behov for systemmessige tiltak for å redusere sannsynligheten for at det oppstår alvorlige konflikt-situasjoner, og tilrår at Avinor utarbeider prosedyrer som bidrar til å sikre atskillelse mellom luftfartøy i lokalområdet, spesielt med tanke på den type operasjoner som foregår jevnlig ved lufthavnen.
<u>2008/22</u>	2008/14T	Eurocontrol og Norsk Flygelederforening anbefaler bruk av 3D tårn-simulator for trening av tårnflygeledere. SHT mener bruk av moderne simulatorer har stor treningsverdi og vil være et betydelig bidrag til å mestre sikker og effektiv avvikling av komplekse trafikksituasjoner ved landets kontrolltårn. Havarikommisjonen tilrår Avinor å vurdere innføring av trening på 3D simulator i forbindelse med årlig periodisk faglig oppdatering (PFO) for alle flygeledere i tårntjeneste.
2008/23	2008/15T	Under avgang med en AS 332L2 kom helikopteret inn i helidekkets hindersoner med halepartiet. PF var kvalifisert både på S-76+ (styrman, primærtype) og AS 332L2 (styrman, sekundærtype), men hadde relativt lite flytid og kontinuitet på AS 332L2. SHT mener at dette var medvirkende til den alvorlige hendelsen. SHT tilrår at Norsk Helikopter gjennomgår sine krav til kontinuitet på forskjellige typer og varianter av typer, der det også tas hensyn til flygers funksjon som fartøysjef eller styrman.



Vedlegg 3 Utgitte rapporter 2008 – jernbane

NR	IDENTIFIKASJON	DATO
01	Rapport om jernbaneulykke Flå Bergensbanen 06.11.2006, tog 605	17.03.2008
02	Rapport om alvorlig jernbanehendelse Sjøa st Dovrebanen 15.08.2006, tog 45 og 47	11.04.2008
03	Rapport om jernbaneulykke Dombås st Dovrebanen 12.12.2006, tog 5709	17.04.2008
04	Rapport om jernbaneulykke Lillestrøm st hovedbanen 02.10.2006, tog 1606	08.05.2008
05	Rapport om avsporing etter sammenstøt med snøskred ved Storekleven på Bergensbanen 21.02.2007	17.07.2008
06	Rapport om jernbaneulykke Hovedbanen mellom Strømmen og Fjellhamar 05.09.2007, tog 66024 og tog 5722	03.09.2008
07	Rapport om sammenstøt mellom to trikker ved Sæter holdeplass 21.11.2007	24.11.2008
08	Rapport om alvorlig jernbanehendelse Hovedbanen Strømmen 07.03.2008, tog 41941	09.12.2008
09	Rapport om problemer med hjullager på flytog i tidsrommet 2005-2006	17.12.2008

Vedlegg 4 Sikkerhetstilrådinge 2008 – jernbane



Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/01</u>	2008/01T	Nattog 605 sporet av etter å ha kjørt inn i en storblokk som hadde løsnet ned fra venstre tunnelpåhugg til Nøbb tunnel. Det ble ikke oppdaget at steinblokken var løs ved den årlige kontrollen av tunnelpåhugget. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å anbefale Jernbaneverket å vurdere hensiktsmessigheten av egne rutiner for visitasjon, kontroll og oppfølging av tunneler, tunnelpåhugg og skjæringer og lignende, samt kompetansekrav og eventuell bruk av spisskompetanse.
<u>2008/01</u>	2008/02T	I sammenstøtet med raset og den påfølgende avsporingen ble løse gjenstander kastet rundt både i førerrommet og maskinrommet. Dette kunne lett blokkert for frie rømningsveier samtidig som løse gjenstander kan være en fare for lokomotivførers sikkerhet. Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å anbefale alle trafikkutøvere å vurdere sikring/innfesting av kommunikasjonsutstyr, verktøy og annet hjelpeutstyr i førerrom og maskinrom med tanke på å sikre frie rømningsveier, å sikre at utstyr ikke kommer på avveie og med tanke på lokomotivførers sikkerhet.
<u>2008/02</u>	2008/03T	Undersøkelsen har avdekket at skjøting av signalkabelen var lite tilfredsstillende utført. Tilbud om spesifikke kurs med opplæring av personalet på riktig bruk av skjøteutstyr er ikke benyttet av Jernbaneverket. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmyndigheten å pålegge Jernbaneverket å vurdere om fagpersonellet som utfører kabelskjøting får fullgod opplæring og vedlikeholder kunnskapen i dette.
<u>2008/02</u>	2008/04T	Det oppstod misforståelse mellom lokomotivfører og togleder under telefonsamtalen angående varsling av signalfeilen. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmyndigheten å anmode Jernbaneverket og togoperatørene å påse at kommunikasjonen mellom lokomotivfører og togleder alltid foregår på en standardisert, entydig og korrekt måte.
<u>2008/02</u>	2008/05T	Stillverket ble fortsatt benyttet til å stille signaler for tog etter at melding om feilaktig signalbilde var meldt. Havarikommisjonen tilrår tilsynsmyndigheten å anmode Jernbaneverket om å fastsette nærmere rutiner for å forhindre at stillverk benyttes til å stille togveier når det er meldt om feilaktige signalbilder og feilen ikke er identifisert og avgrenset.
<u>2008/03</u>	2008/06T	Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å pålegge alle jernbaneselskap som transporterer vogner for andre vogneiere å forsikre seg om at rullene materiell som har vært utsatt for avsporinger på fri linje kontrolleres for skader på sikkerhetskritiske deler, eksempelvis hjul, fjærer, boggi o.l.
<u>2008/03</u>	2008/07T	Havarikommisjonen tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere om dagens praktisering av operatørens/operatørenes sikkerhetsstyringssystem har forutsetninger for å ivareta identifikasjon, merking og dokumentasjon av vedlikehold av sikkerhetskritiske deler, eksempelvis hjul, fjærer, boggi o.l. til godsvogner for å sikre sporbarhet.
<u>2008/04</u>	2008/08T	En sporvekseltunge i et sterkt trafikkert hovedspor gikk til brudd og medførte en avsporing. Det etablerte kontrollregimet for å avdekke bruddutvikling synes å være svakere for sporvekseltungene enn for hovedsporene for øvrig. Tilsynsmyndigheten tilrådes å pålegge Jernbaneverket å vurdere om det i regelverket for kontroll av sporveksler bør tas inn eksplisitte bestemmelser for kontroll mot sprekker med angivelse av kontrollmetoder, kontrollområder, kontrollfrekvenser og dokumentasjonskrav.



Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/04</u>	2008/09T	Under arbeidet med undersøkelsen er det avdekket forhold som tyder på at de forutsatte prosessene med lokal tilpassing av generiske arbeidsrutiner for kontroll med og vedlikehold av sporvekslene på Lillestrøm ikke fungerte som forutsatt. Tilsynsmyndigheten tilrådes å pålegge Jernbaneverket å vurdere om retningslinjene for lokale tilpassinger i de generiske arbeidsrutinene for kontroll og vedlikehold av sporveksler er tilstrekkelige og praktiseres som forutsatt.
<u>2008/05</u>	2008/10T	Området vest for Finse er en strekning som normalt oppfattes som "problemområde" om vinteren. Havarikommisjonen anbefaler tilsynsmyndigheten å anmode Jernbaneverket å vurdere å iverksette ytterligere sikringstiltak mot snø for å ivareta en sikrere togtrafikk på alle høyfjellstrekningene under vanskelige vinterforhold.
<u>2008/05</u>	2008/11T	Havarikommisjonen har mottatt opplysninger om at det ofte er andre værforhold på strekningen vest for Finsetunnelen i retning Myrdal enn hva som er tilfelle ved Finse. Det finnes ingen meldepunkter for værvarsling på strekningen mellom Finse og Myrdal stasjon. Havarikommisjonen anbefaler tilsynsmyndigheten å anmode Jernbaneverket om å vurdere en utbygging av værvarslingstjenesten på alle høyfjellstrekningene slik at en sikkerhetsmessig forsvarlig drift kan ivaretas.
<u>2008/05</u>	2008/12T	Jernbaneverket har ikke vært tilfreds med tilgjengeligheten av snøryddingsmateriell da Beilhackene ofte har vært ute av drift. Havarikommisjonen anbefaler tilsynsmyndigheten å anmode Jernbaneverket om å følge opp at maskinforvalteren sørger for å ha tilstrekkelig beredskap og nødvendige ressurser slik at maskinparken for snørydding alltid er operativ slik at sikker togtrafikk kan opprettholdes.
<u>2008/06</u>	2008/13T	Et skinnetransporttog som hadde samlet opp utskiftede skinner mistet en 3,5 m lang skinnestubb under transportetappen fra arbeidsområdet. Bestemmelsene i Jernbaneverkets operatørhåndbok og driftsinstruksen for langskinnetoget gir ikke god nok støtte og veiledning til mannskapene om hvilke kontroller som må utføres ved overgangen fra arbeidsoperasjon til transport. Tilsynsmyndigheten tilrådes å pålegge Jernbaneverket å gjennomgå risikoforholdene ved bruk av langskinnetoget på nytt, klargjøre regelverk og ansvarsforhold, og vurdere å etablere en fast sluttkontroll av tog og last etter avsluttet arbeidsoperasjon.
<u>2008/07</u>	2008/14T	Signal V 540 viste kjøring til trikk 2 før trikk 1 hadde stoppet ved Sæter holdeplass. Sporfeltet sluttet over en vognlengde før plattformen. En god del busker og kratt langs Ekebergbanen reduserte siktlinjen i kurver, og sporvognene har etter havarikommisjonens vurdering en lys- og farge-setting som gjør dem lite synlige i terrenget. Dette gjorde at det ikke var noen form for barriere som varslet vognfører om at trikken var i ferd med å ta igjen en forangående trikk. Havarikommisjonen anbefaler Statens jernbanetilsyn å be Oslo Sporvognsdrift AS å vurdere behovet for innføring av egnede barrierer som kan forhindre sammenstøt mellom sporvogner.
2008/07	2008/15T	Vognførerjobben er krevende grunnet et til tider komplekst og stressende trafikkbilde. Havarikommisjonen mener derfor det bør stilles større krav i utvelgelsen av vognførere. Utvalgsmetodene som benyttes ved seleksjon av personer til opplæring kan synes å være noe mangelfull da det ikke stilles krav til utvelgelse ut i fra kognitive ferdigheter som anses å være vesentlige for utføring av arbeidet på en sikker måte. Havarikommisjonen anbefaler Statens jernbanetilsyn å be Oslo Sporvognsdrift AS å gjennomgå egnetheten av utvalgsmetodikk og type tester som benyttes ved seleksjon og ansettelse av vognførere.



Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/07</u>	2008/16T	Havarikommisjonen mener det på generell basis er et fravær av kommunikasjon mellom instruktører, kjørelærere og sensor som har ansvaret for godkjenningen av vognførere. Oslo Sporvognsdrift AS har heller ikke innarbeidet noen rutine for kontinuerlig og systematisk bruk av statistikk over uønskede hendelser og ulykker i opplæringen. Havarikommisjonen anbefaler Statens jernbanetilsyn å be Oslo Sporvognsdrift AS vurdere prosess og rutiner for opplæring og godkjenning av vognførere med sikte på også å involvere andre fagpersoner i opplærings- og godkjenningsprosessen samt å vurdere om en mer systematisk bruk av informasjon fra selskapets synergibase vil styrke opplæringen av selskapets vognførere.
<u>2008/08</u>	2008/17T	En vogn med delvis blokkert hovedledning ble ikke identifisert under bremseprøvingen til tross for at flere personer og tjenestegrupper var inne i bildet. CargoNets interne prosedyrer gir ikke gode nok anvisninger som kan støtte feilsøking og handtering av problemer som oppstår under bremseprøven. Statens jernbanetilsyn tilrådes å pålegge CargoNet AS å vurdere om gjeldende interne regler for bremseprøving, herunder krav til kompetanse, er tilstrekkelig og praktiseres som forutsatt, samt å supplere regelverk og opplæringsplaner med anvisninger om feilsøking og handtering av feilsituasjoner.
<u>2008/08</u>	2008/18T	En mulighet for feil montering av bremseslangen over midtboggien på godsvogner var enten ikke identifisert i forbindelse med godkjenningsprosessen for vogntypen, eller ikke kommunisert fra vogneier til vedlikeholder og bruker. Sikkerhetsstyringen i systemet som omfatter fremmed registrering, vogneierskap og vedlikeholdsutøvelse utenom utførende jernbanevirksomhet synes ikke å ha fungert tilfredsstillende. Statens jernbanetilsyn tilrådes å kontrollere at jernbaneselskapene som leier inn materiell sikrer seg tilgang til nødvendig dokumentasjon for sikker bruk og vedlikehold av materiellet, og at erfaringer tilbakeføres til materiell-eier og registrerende myndighet.



Vedlegg 5 Utgitte rapporter 2008 – vei

NR	IDENTIFIKASJON	DATO
01	Rapport om utforkjøringsulykke med buss på E134 i Etne 07.09.2006	11.03.2008
02	Temarapport om vinterulykker	18.03.2008
03	Rapport om møteulykke mellom vogntog og personbil på E18 i Larvik 19.01.2006	18.03.2008
04	Rapport om møteulykke mellom vogntog og varebil på E6 i Stange 24.01.2006	18.03.2008
05	Rapport om veitrafikkulykke på E6 ved Åsen i Levanger 27.09.2005	23.04.2008
06	Rapport om kryssulykke mellom lastebil og personbil på RV 123 ved Kragstadfossen i Trøgstad 29.09.2005	23.06.2008

Vedlegg 6 Sikkerhetstilrådinge 2008 – vei



Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/01</u>	2008/01T	Bussen kjørte ut i en skarp sving i overgangen mellom ny og gammel vei. Svingen var ikke bygget i henhold til retningslinjene for veiforming (veinormaler), og kompenserende sikkerhetstiltak ble heller ikke vurdert i påvente av videre utbygging. SHT tilrår at Statens vegvesen klargjør retningslinjer for ivaretagelse av sikkerheten ved sammenkobling av nye og eksisterende veianlegg og midlertidige veiløsninger.
<u>2008/01</u>	2008/02T	Veien var på ulykkestidspunktet åpnet for trafikk uten at den formelt var overlevert fra anlegg til forvaltning. Dermed ble det ikke foretatt en sluttkontroll av anlegget med påfølgende avviksbehandling, noe som kunne ha avdekket ulykkestidspunktets ugunstige utforming. SHT tilrår at Statens vegvesen etablerer rutiner som sikrer at nye veianlegg alltid overleveres med trafiksikkerhetsgjennomgang før det åpnes for trafikk.
<u>2008/01</u>	2008/03T	Statens vegvesen Region vest mottok to henvendelser fra veibrukere via e-post angående ulykkestidspunktet før ulykken. Innholdet i meldingene ble ikke mottatt på en slik måte at eventuelle tiltak kunne utføres. SHT tilrår at Statens vegvesen Region vest forbedrer sitt rapporterings- og oppfølgings-system slik at innrapporterte forhold blir sikkerhetsmessig ivare tatt.
<u>2008/02</u>	2008/04T	Vegdirektoratet har fastsatt standardkravene til vinterdrift og vedlikehold i Hb 111 ut i fra en samfunnsøkonomisk optimalisering på et fiktivt veinett. SHT mener det i større grad bør foretas strekningsvise sikkerhetsanalyser for å fastsette vinterdriftsstandard. SHT tilrår at Statens vegvesen definerer akseptabelt sikkerhetsnivå og utformer standardkrav til vinterdrift ut i fra dette, spesielt for høytrafikkerte og ulykkesutsatte veistrekninger.
<u>2008/02</u>	2008/05T	Rodelengden til entreprenørene som driftet Rv 52 i Gol og E6 i Stange synes å være i lengste laget for å kunne drifte veistrekningene med tilstrekkelig sikkerhet og rettidighet ved snøfall. Det er SHTs oppfatning at entreprenørenes kapasitet og dimensjonering når det gjelder rodelenge og utstyr er kritisk for trafiksikkerheten, og at entreprenørenes vinterplaner derfor er viktige styringsdokumenter for Statens vegvesen. SHT tilrår at Statens vegvesen etablerer systemer for å sikkerhetsvurdere entreprenørenes driftsopplegg og planverk før kontraktsinngåelse for å sikre at funksjonskontraktens krav til trafiksikkerhet vinterstid (vinterdriftsstandard) kan oppfylles.
<u>2008/02</u>	2008/06T	Kravet til snødybde kan ha vært oversteget ved ulykken på E18 i Larvik, men dette har ikke byggherre dokumentert. Opplysninger fremkommet til SHT i undersøkelsen tyder på at byggherresiden i flere av Statens vegvesens distrikter mangler oversikt over veinettets driftsmessige tilstand vinterstid. SHT tilrår at Statens vegvesen etablerer bedre systemer for å følge opp at entreprenørene overholder funksjonskontraktens krav til trafiksikkerhet vinterstid (vinterdriftsstandard), spesielt for høytrafikkerte og ulykkesutsatte veistrekninger.
<u>2008/02</u>	2008/07T	Trafikantene på E6 i Stange og E18 i Larvik opplevde meget glatt veibane og snødekke på veistrekninger som i utgangspunktet forventes å være bar og som driftes etter strategi bar vei. Siden ikke alle kjøretøy og trafikanter er like godt forberedt på endringer i veiens egenskaper, oppstår situasjoner hvor de som har minst sikkerhetsmarginer å gå på mister kontrollen. SHT tilrår at Statens vegvesen utreder alternative sikkerhetstiltak og bruk av trafikantinformasjon vedrørende reduserte føreforhold, spesielt for høytrafikkerte og ulykkesutsatte veistrekninger.



Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/02</u>	2008/08T	Dekkuutrustningen til kjøretøyene som fikk skrens i de tre undersøkte ulykkene hadde ikke optimale vinteregenskaper. Det er usikkert i hvilken grad trafikantene var bevisst den økte risikoen ved reduserte kjøreforhold. SHT mener at tilstedeværelse og kontroll ute i trafikken er viktig for å styre trafikantenes atferd og fartsnivå. SHT tilrår at kontrollmyndighetene, i samarbeid med bransjeorganisasjonene, intensiverer arbeidet med informasjons- og kontrollvirksomhet rettet mot kjøretøy og dekkutrustning vinterstid.
<u>2008/03</u>	2008/09T	Målingene som ble foretatt på ulykkesstedet av Statens vegvesens personell tyder på at snødybdekravet i funksjonskontrakten var overstegget. I tillegg var friksjonen betydelig redusert. Det er stor trafikk på denne strekningen som er en vanlig tofeltsvei uten midtdeler og følgelig blir risikoen for møteulykker stor når kjøreforholdene reduseres. Havarikommisjonen tilrår at Statens vegvesen Vestfold distrikt gjennomgår kontraktskrav med hensyn på brøytstandard og friksjonsforhold på E18 i Vestfold syd for om mulig å bedre trafikksikkerheten.
<u>2008/04</u>	2008/10T	Entreprenøren var ikke godt nok forberedt på snøværet da mannskap og utstyr var disponert til andre oppgaver. I tillegg var rodelenlengden på 50 km i lengste laget for å kunne drifte denne veistrekningen med tilstrekkelig god sikkerhet og rettidighet. Havarikommisjonen tilrår at Statens vegvesen Hedmarken-Østerdalen distrikt gjennomgår kontraktskrav med hensyn på disponering av mannskap og utstyr på E6 i Søndre Hedmarken for om mulig å bedre trafikksikkerheten.
<u>2008/05</u>	2008/11T	Opplysninger framkommet i undersøkelsen viser at kriterier for når det kan gis utsettelse for periodisk kjøretøykontroll er lite kjent, og at påviste manglers sikkerhetsmessige betydning sjelden blir vurdert. Undersøkelsen viser også at kjøretøy som avviker fra vognkortopplysningene ikke henvises til trafikkstasjon i forbindelse med disse kontrollene. SHT tilrår at Statens vegvesen gjennomgår kriteriene for utsettelse av periodisk kjøretøykontroll og kriterier for når kontrollorgan skal henviser kjøretøy til trafikkstasjon.
<u>2008/05</u>	2008/12T	Etter ulykken påviste Statens vegvesen og politiet mangler ved både kjøretøy, og uregelmessig ombygging av lastebilen. Kun deler av disse manglene/påleggene er fulgt opp av tilsynsmyndigheten. SHT tilrår at tilsynsmyndigheten og politiet utarbeider rutiner for oppfølging av påviste mangler og utstedte forelegg etter ulykker.
<u>2008/05</u>	2008/13T	NCC hadde leid inn kjøretøy/utstyr for transport av oppvarmede asfaltprodukter. I kontrakten var det spesifisert sikkerhetskrav til dette utstyret uten at disse kravene ble fulgt opp. Det var heller ikke gjennomført risikoanalyse for å kartlegge farene ved bruk av dette utstyret. SHT tilrår at NCC innfører rutiner for risikoanalyse for transport av oppvarmede asfaltprodukter, og utarbeider prosedyrer som ivaretar sikkerheten ved slike transporter.
<u>2008/05</u>	2008/14T	Undersøkelsen har avdekket at både den oppvarmede asfaltmassen og propan som benyttes til oppvarming av asfalten var unntatt fra ADR-bestemmelsenes krav i forbindelse med den aktuelle transporten. Dette medfører at det ikke stilles spesielle krav til fører og kjøretøy med bakgrunn i disse forskriftene. SHT tilrår at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap vurderer å innføre krav til førere og transportenheter som transporterer oppvarmede, flytende asfaltprodukter som inneholder grus eller pukk.



Rapport nr	Tilråding nr	Tekst
<u>2008/06</u>	2008/15T	En hekk på privat grunn opptil Rv 123 hindret sikt til venstre ut fra avkjørselen. Sikten var for liten til at utkjøring til riksveien kunne skje på en sikker måte. Veiloven gir Statens vegvesen mulighet til å stille krav til frisiktsoner ved private avkjørsler selv om det ikke er stilt krav ved etablering. SHT tilrår at Statens vegvesen etablerer krav til siktlinjer i eksisterende avkjørsler, og oppretter et system for oppfølging av dette.
<u>2008/06</u>	2008/16T	Vikepliktsforholdene på ulykkesstedet var ikke tydeliggjort, og Statens vegvesen henviser til domstoler og forsikringsselskap for å avgjøre dette. En klargjøring av vikepliktsforholdene ved Krogstadfossen kunne ledet personbilføreren til å gjøre en bedre situasjonsanalyse ved fremkjøring mot hovedveien. SHT tilrår at Statens vegvesen etablerer retningslinjer som sikrer at kryss og avkjørsler på veier med høyt fartsnivå innrettes slik at vikepliktsforholdene tydeliggjøres for trafikantene.
<u>2008/06</u>	2008/17T	Ulykken skjedde i en trafikksituasjon hvor personbilføreren hadde vist noe usikkerhet i opplæringsforløpet. Dette indikerer et forbedringspotensial i trafikkopplærings- og evalueringssammenheng. SHT tilrår at Statens vegvesen, som et element i forbedring av trafikkopplæringsystemet, analyserer ulykker med bilførere med nyervervede førerkort sett opp mot prestasjoner i trafikkopplæringen og førerprøve.

