



HAVARIKOMMISSJONEN
ÅRSRAPPORT

2020



Innhold

Del I	Leders beretning	4
Del II	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	6
Del III	Årets aktiviteter og resultater	8
1	Faglig virksomhet – Luftfart	9
1.1	Varsling om ulykker og hendelser	9
1.2	Undersøkelser	10
1.3	Andre aktiviteter	16
1.4	Måloppnåelse	17
2	Faglig virksomhet – Bane	18
2.1	Varsling om ulykker	18
2.2	Undersøkelser	18
2.3	Andre aktiviteter	22
2.4	Måloppnåelse	23
3	Faglig virksomhet – Vei	24
3.1	Varsling og rapportering om ulykker – ulykkesutvikling	24
3.2	Undersøkelser	24
3.3	Andre aktiviteter	30
3.4	Måloppnåelse	31
4	Faglig virksomhet – Sjøfart	32
4.1	Varsling om ulykker og hendelser	32
4.2	Undersøkelser	32
4.3	Andre aktiviteter	35
4.4	Måloppnåelse	36
5	Faglig virksomhet – Forsvaret	37
5.1	Varsling om ulykker og hendelser	37
5.2	Undersøkelser	37
5.3	Andre aktiviteter	38
5.4	Måloppnåelse	38
6	Ressursbruk	39
Del IV	Styring og kontroll i virksomheten	41
Del V	Vurdering av fremtidsutsikter	46
Del VI	Årsregnskap	47
Vedlegg 1	Sikkerhetstilråding 2020 – Luftfart	55
Vedlegg 2	Sikkerhetstilråding 2020 – Bane	59
Vedlegg 3	Sikkerhetstilråding 2020 – Vei	62
Vedlegg 4	Sikkerhetstilråding 2020 – Sjøfart	66

Del I Leders beretning

Mål og resultater 2020

Statens havarikommisjon (SHK) forebygger ulykker og alvorlige hendelser gjennom uavhengige undersøkelser. I 2020 ble det avsluttet 46 undersøkelser og avgitt 38 sikkerhetstilrådingene i tillegg til de mange sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene. Rapportene og sikkerhetstilrådingene er sendt til operatører, tilsyn og departementer for oppfølging. Samarbeidet med berørte parter og myndigheter er viktig og godt. Tilbakemeldingene er mange og gode. Oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene er også god, selv om noen tilrådingene fortsatt står åpne.

Pandemien har påvirket Havarikommisjonens arbeid i 2020. Det har vært krevende å få gjennomført utrykninger, intervjuer og arbeid med skjermingsverdig informasjon i en situasjon med omfattende nasjonale og lokale tiltak knyttet til mobilitet. I tillegg har det vært utfordrende å få gjennomført en fleksibel og tverrfaglig arbeidsmetodikk under pandemien. Kompenserende tiltak innenfor rammene av nasjonale regler for smittevern har til en viss grad veid opp for ulempene.

Havarikommisjonen bidrar sammen med andre aktører til at sikkerhetsnivået på våre undersøkelsesområder er høyt og at det er relativt få ulykker. Konsekvenser og kostnader kan likevel bli store når ulykker inntreffer og utfordringene med transportsikkerhet er fortsatt store. Totalt sett er det et klart inntrykk av at tilliten til Havarikommisjonen er høy og at dette også gjenspeiles i media. Min vurdering er at SHK har nådd sitt hovedmål også i 2020.

Undersøkelser og rapporter

Havarikommisjonen har i 2020 igangsatt 37 nye undersøkelser. Det er i tillegg gjennomført mange forundersøkelser som bidrar til økt kunnskapsgrunnlag og til senere temaundersøkelser. Rapporter og tilrådingene publiseres på våre nettsider og mange av rapportene er oversatt til engelsk. Bruk av video og animasjoner er godt mottatt, og undersøkelsene og rapportene har fått mye omtale i media og fagtidsskrifter. Rapportene blir også brukt i opplæring i skoler og fagmiljøer.

Havarikommisjonen har hatt kontinuerlig pågående undersøkelser av storulykker siden 2016. Det er en situasjon som krever mye ressurser og en situasjon som Havarikommisjonen i utgangspunktet ikke er dimensjonert for i det lange løp. Arbeidsbelastningen har derfor vært stor, spesielt i enkelte avdelinger. Høy arbeidsbelastning over tid er en risiko og kan føre til slitasje i organisasjonen. SHK har derfor fokus på tiltak som kan redusere arbeidsbelastningen på den enkelte medarbeider, blant annet gjennom tydelig ledelse og prioritering i undersøkelsene. Resurser og kompetanse på tvers av avdelingene har vært utnyttet i størst mulig grad og i 2020 ser vi en nedgang i etterslepet av pågående undersøkelser.

Nye oppgaver

Havarikommisjonen tok 1. juli 2020 over som undersøkelsesmyndighet for forsvarssektoren. Det er en ny og krevende oppgave som SHK prioriterer høyt. Det er iverksatt undersøkelser innenfor ulike områder i forsvarssektoren og dette gir viktig erfaring for virksomheten.

Havarikommisjonen har forventninger til at forsvarssektoren finner frem til gode systemer for varsling, tilgang til informasjon og oppfølging av sikkerhetstilrådingene. En god dialog mellom forsvarssektoren og SHK har ligget til grunn for arbeidet med felles retningslinjer på disse områdene i 2020.

Fellesrapporteringer

2020 har vært et år med fortsatt ABE-reform. Stadig bedre metoder og IKT-verktøy gjør SHK mer effektiv, men gjentakende gevinstuttak og strammere budsjetter sett opp mot mange undersøkelser gjør situasjonen i et normalår krevende. Fleksibilitet i undersøkelsesbudsjettet er nødvendig for å kunne gjennomføre uavhengige undersøkelser.

Det har ikke vært utskiftninger i Havarikommisjonens ledelse i 2020, men nyrekruttering i organisasjonen har vært relativ høy. SHK har fått tilført ressurser i forbindelse med oppgaven som undersøkelsesmyndighet for forsvarssektoren og rekrutteringene kan blant annet knyttes til dette. Havarikommisjonen er en liten kunnskapsbedrift, og er sårbar for fravær, sykdom og utskiftninger. SHK har derfor fokus på HMS og godt arbeidsmiljø og gjennomførte våren 2020 en arbeidsmiljøundersøkelse. Oppfølgingsarbeidet etter undersøkelsen gjøres i samarbeid med bedriftshelsetjenesten.

Den samlede ressursbruken ble i 2020 holdt innenfor godkjent bevilgning. Pandemien og sen avklaring rundt nye stillinger medførte et større underforbruk en budsjettet. Det er Havarikommisjonens vurdering at våre systemer for styring og kontroll fungerer godt og kan dokumenteres i tråd med blant annet økonomiregelverket. Dette bekreftes av Riksrevisjonen og egne interne revisjoner.

Lillestrøm, 15. mars 2021



William J. Bertheussen
Direktør
Statens havarikommisjon

Del II Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Statens havarikommisjon (SHK) er et forvaltningsorgan administrativt underlagt Samferdselsdepartementet. I faglig sammenheng er SHK et uavhengig organ.

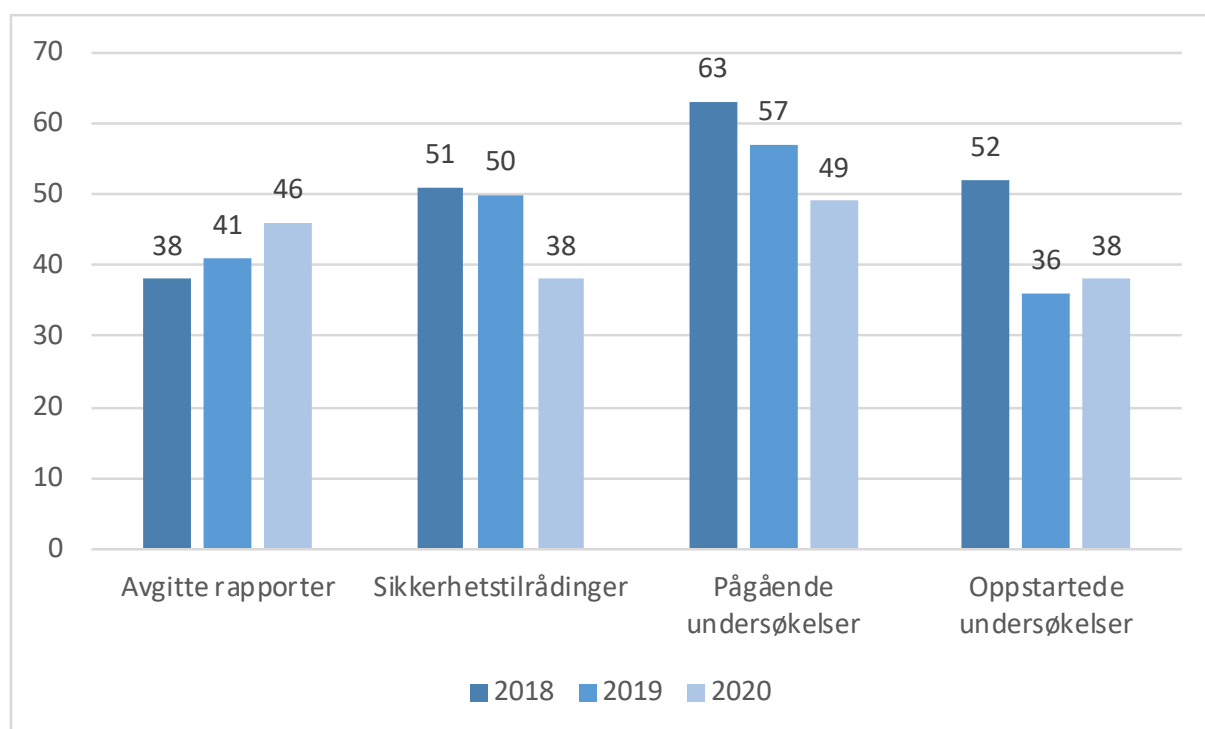
Havarikommisjonen undersøker ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfarts-, jernbane-, veg-, sjøfarts- og forsvarssektoren. Formålet med undersøkelsene er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebygging av ulykker i transport- og forsvarssektoren, men SHK skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. SHK avgjør selv omfanget av de undersøkelser som skal foretas, herunder å vurdere undersøkelsens forventede sikkerhetsmessige verdi med hensyn til nødvendige ressurser.



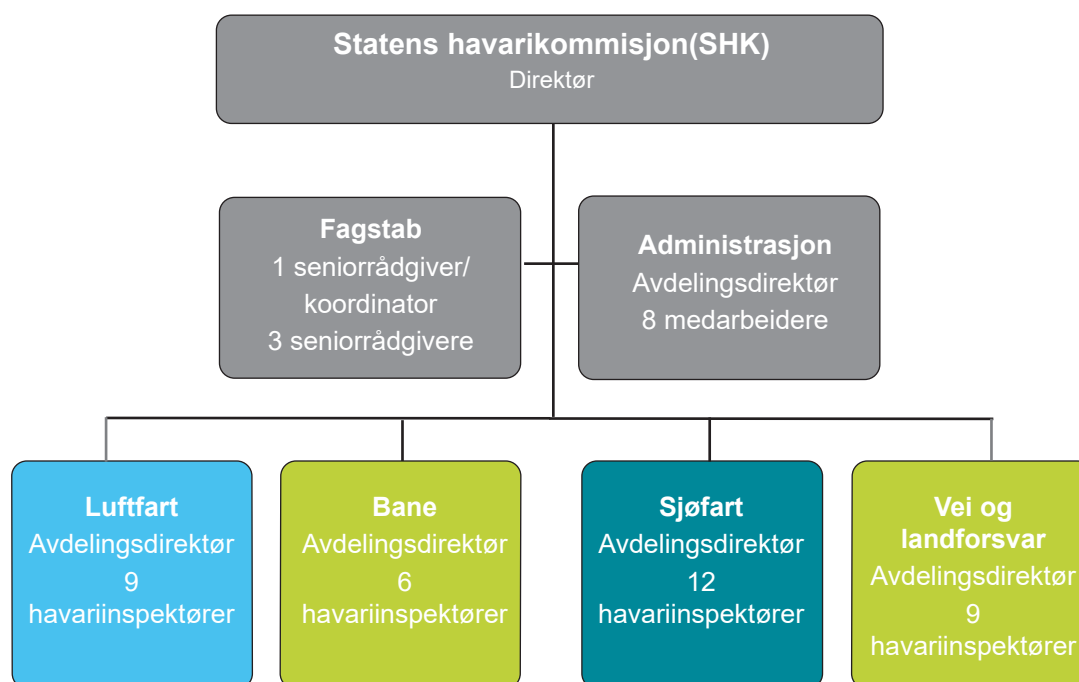
SHKs lokaler i Lillestrøm. Foto: SHK

Fagområdene vei-, luft- og jernbanetransport sorterer under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Fagområdet sjøtransport er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Forsvarsdepartementet har ansvaret for forsvarssektoren.

Under følger en grafisk framstilling av Havarikommisjonens samlede produksjon av rapporter, antall sikkerhetstilrådinge, antall pågående undersøkelser ved årsskiftet og antall oppstartede undersøkelser pr. år for de seneste tre årene. I Del III er tallene brutt ned pr. virksomhetsområde i beskrivelsene av den faglige virksomheten.



Organisasjon pr. 31. desember 2020



Pr. 31.12.2020 hadde Havarikommisjonen 54 ansatte. I forbindelse med overføringen av undersøkelsesmyndigheten for forsvarssektoren 1. juli 2020 fikk SHK tilført seks nye stillingshjemler. Flere rekrutteringsprosesser er gjennomført i 2020 for å fylle opp vakanser og nye stillingshjemler. Dette arbeidet fortsetter i 2021. Administrasjonsavdelingen hadde ved årsskiftet én innleid medarbeider på HR-området (ikke synliggjort i organisasjonskartet). Totalt hadde SHK 59 stillingshjemler ved inngangen til 2021.

Utvalgte nøkkeltall fra årsregnskapet

Nøkkeltall fra årsregnskapet	2020	2019	2018
Antall ansatte	54	46	49
Antall årsverk*	44,0	44,9	43,5
Samlet tildeling	83 804 000	81 032 000	76 371 000
Utnyttelsesgrad av bevilgning	94,2 %	99,7 %	98,2 %
Driftsutgifter	77 047 785	78 822 761	74 088 930
Lønnsandel av driftsutgifter	68,9 %	69,5 %	71,0 %
Lønnsutgifter per årsverk	1 206 188	1 219 709	1 209 010
Lønnsandel av total omsetning**	63,3 %	67,6 %	68,9 %
Konsulentandel av total omsetning	5 %	3,3 %	6,0 %

* Et årsverk defineres som en person i 100 % stilling i et helt år. Andre periodiske arbeidsverksmålinger (måned, kvartal, tertial) defineres som 100 % stilling i hele den aktuelle perioden. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har fastsatt definisjon av utførte årsverk, jf. Personalmelding: PM-2019-13: Definisjon av utførte årsverk.

** Da SHK ikke har noen total omsetning, legges samlet tildeling til grunn for beregning av nøkkeltall.

Del III Årets aktiviteter og resultater

Samlet vurdering av resultater, måloppnåelse og ressursbruk følger i punktene 1-6. Ressursbruk fremkommer også i del VI Årsregnskap.

Hovedmålet for Statens havarikommisjon i 2020 var:

“SHT skal bidra til å øke sikkerheten gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren, og av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Fra 1. juli 2020 blir SHT undersøkelsesmyndighet for forsvarssektoren og skal bidra til å øke sikkerheten gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser også i denne sektoren. Samtidig endrer SHT navn til Statens havarikommisjon.”

Delmål knyttet til hovedmålet var:

“Rapport om undersøkelsene, med eventuelle sikkerhetstilrådinger, skal legges frem senest 12 måneder etter at ulykken eller den alvorlige hendelsen fant sted. Hvis fristen ikke kan overholdes, skal det avgis en foreløpig rapport minst hver 12. måned.”

Prioritering knyttet til hovedmål var:

“SHT skal i 2020 legge til rette for at ny organisering med overføring av undersøkelsesmyndigheten for forsvarssektoren kan tre i kraft 1. juli 2020.”



1.1 Varsling om ulykker og hendelser

SHK skal varsles umiddelbart etter at en ulykke eller en alvorlig luftfartshendelse har funnet sted. Varsel mottas på luftfartsavdelingens døgnåpne vakttelefonnummer. Et umiddelbart varsel gjør at en utrykking kan skje raskt, samt at forgjengelige spor sikres. Rapporteringsforordningen har satt tidsfrist og krav for innsending av skriftlig rapport. Rapporten skal blant annet inneholde en kortfattet beskrivelse av involvert utstyr og hendelsesforløp. Havarikommisjonen anser at denne ordningen fungerer godt og at varslings- og rapporteringsviljen generelt er god.

Det er likevel en mulighet for at alvorlige luftfartshendelser i norsk luftrom med utenlandske luftfartøy ikke blir gjort kjent for SHK innen rimelig tid – eller i det hele. Utenlandske aktører rapporterer til sine respektive nasjonale myndigheter som vil, eller ikke vil, videreformidle dette til Luftfartstilsynet eller SHK.

Luftfartsloven pålegger SHK å undersøke alle luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser der det er norsk jurisdiksjon. Havarikommisjonen kan også velge å undersøke hendelser dersom dette antas å gi vesentlige bidrag til økt flysikkerhet. Det er samtidig Havarikommisjonen som avgjør hvorvidt en innrapportert hendelse er alvorlig eller ikke. Det ble i 2020 åpnet undersøkelse av en hendelse. Hendelsen var knyttet til offshore helikopter.

I 2020 mottok luftfartsavdelingen 109 skriftlige innrapporteringer, hvorav 8 direkte fra Luftfartstilsynet for endelig klassifisering. Målt mot foregående år var det dermed noen færre innrapporteringer (136 i 2019).

15 av innrapporteringene var feilrapporteringer, mens det i 2019 var 22. Med feilrapportering menes innrapporteringer som enten opplagt ikke har en alvorlighetsgrad som kvalifiserer til å være hverken ulykke eller alvorlig luftfartshendelse, eller at ulykken eller hendelsen skjedde utenfor norsk jurisdiksjon. Ingen av disse kategoriene hører inn under hva som må undersøkes av SHK.

SHK vurderer alle de skriftlige innrapporteringene basert på ICAO Annex 13, luftfartsloven med EU996/2010, forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart samt faglig skjønn.

Det er rapportør som selv klassifiserer hendelsen som hhv. luftfartsulykke, alvorlig luftfartshendelse eller luftfartshendelse. Innrapporteringen skjer normalt elektronisk og i hovedsak gjennom Altinn på skjema NF 2007 eller E5X.

Havarikommisjonen gjør en forundersøkelse av alle innrapporterte alvorlige hendelser. 5 av disse beholdt sin klassifisering som alvorlig der det ble åpnet en undersøkelse. En av hendelsene som var oversendt fra Luftfartstilsynet for vurdering ble klassifisert som alvorlig luftfartshendelse der det ble åpnet en undersøkelse. Det ble dermed åpnet undersøkelse av 6 alvorlige luftfartshendelser. En av disse er en rent militær hendelse som også omtales spesielt under faglig virksomhet – Forsvaret.

12 av innrapporteringene var ulykker der det ble åpnet undersøkelse. To av disse var dødsulykker med totalt to omkomne. Begge dødsulykkene var i segmentet mikrofly.

Undersøkelser av luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser utenfor norsk jurisdiksjon, men som involverer norsk luftfartøy eller andre norske interesser, kan medføre at SHK oppnevner en akkreditert representant. Denne har som oppgave å være kontaktpunkt



mellom undersøkende myndighet og norske interesser. I 2020 ble luftfartsavdelingen akkreditert representant i to ulike utenlandske undersøkelser.

1.2 Undersøkelser

Totalt ble det åpnet 18 nye undersøkelser i 2020.

De 18 undersøkelsene fordeler seg slik: 1 luftfartshendelse, 5 alvorlige luftfartshendelser, hvorav 1 militær, 2 dødsulykker og 10 ulykker uten omkomne.

Ulykkene fordeler seg med 2 knyttet til seilfly, 4 til allmennflyging (GA), 2 til mikrofly og 2 til innland helikopter. De 5 alvorlige luftfartshendelsene fordeler seg med 2 på offshore helikopter, 1 på allmennflyging (GA), 1 på tung kommersiell og 1 for militært transportfly. Undersøkelsene av seilflyulykkene er delegert til Norsk luftsportsforbund (NLA).

1.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde ved inngangen til år 2021 21 pågående undersøkelser. (En temaundersøkelse knyttet til Boeing 737 og elevatorkrefter er ikke tatt med i sammendraget.)

Oversikt over luftfartsavdelingens pågående undersøkelser finnes på SHKs nettsider. Informasjonen oppdateres jevnlig.

Luftfartsavdelingens undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2020:

Hendelsesdato	Type luftfartøy	Reg. merke	Kategori	Sted
16.11.2020	Airbus Helicopters AS 350 B3	LN-OAX	Luftfartsulykke	Sognesand i Sandnes, Rogaland
20.10.2020	Sikorsky Aircraft Corporation S-92A	LN-OMI	Luftfartshendelse	Ca. 120 NM sørvest for Stavanger lufthavn Sola
15.10.2020	Boeing Airplane Company BOEING A75N1	LN-STM	Luftfartsulykke	Stavanger lufthavn Sola (ENZV)
25.09.2020	Sikorsky Aircraft Corporation S-92A	LN-ONQ	Alvorlig luftfartshendelse	25-30 NM sydvest for Sola
07.08.2020	Textron Aviation Inc. U206F	LN-FXP	Luftfartsulykke	Bunnefjorden, Nesodden
29.07.2020	Rolladen-Schneider Flugzeugbau LS8-18	LN-GCG	Luftfartsulykke	Nær Oppdal flyplass Fagerhaug (ENOP)
23.07.2020	Alexander Schleicher ASK 21	LN-GIB	Luftfartsulykke	Nær Elverum flyplass Starmoen (ENSM)
10.07.2020	Savannah VG (mikro-/sportsfly)	LN-YZU	Luftfartsulykke med 1 omkommet	Øian flyplass Meråker
01.07.2020	Cessna Aircraft Company 172S	LN-LZN	Luftfartsulykke	Engeløy flyplass Elvik, Nordland (ENEN)
06.04.2020	Airbus Helicopters AS 350 B3E	LN-OFQ	Luftfartsulykke	Sviland i Sandnes, Rogaland
25.02.2020	Piper Aircraft Inc. PA-46R-350T	LN-TMJ	Luftfartsulykke	Rakkestad flyplass Åstorp, ENRK
24.02.2020	Sikorsky Aircraft Corporation S-92A	LN-ONT	Alvorlig luftfartshendelse	Maersk Invincible (XMKI), Valhall oljefelt
21.01.2020	Dyn'Aero MCR01 ULC (mikro-/sportsfly)	LN-YWE	Luftfartsulykke	Kongsvinger flystripe Gjølstad
20.01.2020	Bombardier Aerospace Inc. DHC-8-311	LN-WFO	Alvorlig luftfartshendelse	Innflyving Bergen lufthavn Flesland (ENBR)
31.08.2019	Airbus Helicopters AS 350 B3E	LN-OFU	Luftfartsulykke med 6 omkomne	Skoddevarre, syd for Alta i Finnmark



Hendelsesdato	Type luftfartøy	Reg. merke	Kategori	Sted
14.08.2019	Pipistrel Alpha Electro	LN-ELA	Luftfartsulykke	Nordnøstjønn, 2 NM øst for Arendal lufthavn Gullknapp (ENGK)
01.08.2019	MDHI (HUGHES) 369D	SE-JVJ	Luftfartsulykke	Follebu, Gausdal kommune
03.05.2019	Alexander Schleicher ASH 31 Mi	LN-GOM	Luftfartsulykke med 1 omkommet	Grinder, Grue kommune, Hedmark
24.07.2018	Robinson Helicopter Company R44 II	LN-OAL	Luftfartsulykke	Skäckerfjällen, Jämtland, Sverige (nær riksgrensen til Norge)
09.04.2018	Beech King-Air B200	LN-NOA	Luftfartsulykke	Stavanger lufthavn Sola
21.06.2017	Diamond Aircraft Industries GmbH DA40 NG	LN-FTR	Alvorlig luftfartshendelse	Nær Råde kirke, Råde i Østfold

Nedenfor omtales tre av undersøkelsene spesielt. Disse omtales samlet.

I 2020 har Havarikommissjonen åpnet tre undersøkelser knyttet til offshore helikopter. Hendelsene har det til felles at de gjelder samme helikoptertype, men er ellers forskjellige. Det er for tiden kun helikopter av typen Sikorsky S-92 som benyttes til og fra oljeinstallasjonene. Bortsett fra Turøyulykken har det over flere år ikke blitt innrapportert hendelser med offshore helikopter som har medført undersøkelser. I en periode der covid-19 har rammet luftfarten hardt, har ikke offshoreflygingen vært rammet i samme grad. Offshoreflygingen er samfunnsøkonomisk viktig og dette er tilbudt arbeidsvei for de som arbeider offshore. Dette har vært medvirkende faktor for at det også er åpnet en undersøkelse av en hendelse som ikke er klassifisert som alvorlig.

20. oktober 2020 oppstod en luftfartshendelse med et helikopter av typen Sikorsky Aircraft Corporation S-92A, LN-OMI på vei fra Sola til Ekofisk Kilo. Etter om lag en times flyging fikk besetningen brannvarsel for en av motorene. Det var ingen andre indikasjoner på brann. Besetningen stengte ned motoren og utløste begge brannslukkingsflaskene, men brannalarmen fortsatte. Nødlanding i sjøen ble vurdert mens kursen ble endret mot Ekofisk Lima. Helikopteret landet på plattformen.

25. september 2020 oppstod en alvorlig luftfartshendelse da et helikopter av typen Sikorsky Aircraft Corporation S-92A, LN-ONQ var på vei tilbake til Sola fra plattformen West Elara. Under nedstigning fra 7 000 ft mot 1 000 ft, i en høyde av ca. 4 500 ft, fikk besetningen et varsel om at oljetrykket på hovedgirboksen hadde sunket under 45 psi. Kort tid etter kom varselet INPUT/ACC 1 HOT på. I henhold til sjekklisten trakk besetningen venstre motor tilbake til tomgang. Da oljetrykket sank videre til under 35 psi ble oljekjøleren automatisk koblet ut, slik den er konstruert til å gjøre. Under den videre flygingen mot Sola steg oljetemperaturen og varselet INPUT/ACC 2 HOT kom på. Høyeste registrerte oljetemperatur før landing var 214 °C. Undersøkelsen har så langt vist at et fremmedlegeme i form av en stoppskive hadde kommet inn i hovedgirboksen og redusert oljestrømmen.

24. februar 2020 oppstod en alvorlig hendelse da et helikopter av typen Sikorsky Aircraft Corporation S-92A, LN-ONT med ni passasjerer om bord mistet høyde kort tid etter avgang fra jack-up olje installasjonen Maersk Invincible. Det var dårlig vær med nattforhold, kraftig regn, vind og redusert sikt da luftfartshendelsen fant sted. I lav høyde gjenvant flygerne kontrollen og etablerte en kontrollert og stabil flyging før kursen ble satt mot destinasjonen Stavanger lufthavn Sola.



1.2.2 Avgitte rapporter

I 2020 ble 24 undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

2020/24	Rapport om luftfartsulykke på Frøylandsvatnet i Bryne, 17. juni 2017, med Cessna U206E, LN-BEM
2020/23	Rapport om luftfartsulykke på Ålesund lufthavn, Vigra 2. mai 2016 med Van's RV-4, LN-AAR
2020/22	Rapport om luftfartsulykke ved Hokksund flyplass 23. september 2018 med Rolladen-Schneider LS4-B, LN-GCM
2020/21	Rapport om alvorlig luftfartshendelse ved Starmoen flyplass, 16. april 2019, med Schempp-Hirth DISCUS 2B, LN-GDE
2020/20	Rapport om luftfartsulykke på Reinsvoll flyplass 15. februar 2020 med Glasair Aviation LLC SPORTSMAN 2+2, LN-WWW
2020/19	Rapport om luftfartsulykke på Trondheim lufthavn Værnes 26. september 2019 med Cessna Aircraft Company R182, LN-IPR
2020/18	Rapport om luftfartsulukke på Veland, Strand kommune i Rogaland 28. juni 2019 med RotorWay International EXEC 162F, LN-OSV
2020/17	Rapport om luftfartsulykke på Stavnes i Kragerø 23. mars 2019 med Robinson Helicopter R44, LN-OGF
2020/16	Rapport om alvorlig luftfartshendelse vest for Førde lufthamn Bringeland 14. november 2016 med ATR 72-212A, OY-JZC, operert av Jet Time AS
2020/15	Rapport om luftfartsulykke på Tisleifjorden i Gol 24. april 2020 med Cessna 172S, LN-KAB
2020/14	Rapport om luftfartsulykke Oslo lufthavn Gardermoen 18. desember 2018 med Boeing 787-9, ET-AUP operert av Ethiopian Airlines
2020/13	Rapport om alvorlig luftfartshendelse i luftrommet mellom Lysefjorden og Hunnedalen i Rogaland 3. januar 2020 med Cessna 172S, LN-AZA
2020/12	Rapport om luftfartsulykke i sjøen ca. 11 NM syd for Mandal 22. juni 2019 med Piper PA-28-161, operert av Sola flyklubb
2020/11	Rapport om luftfartsulykke på Røldalsfjellet i Ullensvang kommune i Vestland 17. februar 2019 med Robinson R44 II, LN-ORH
2020/10	Rapport om alvorlig luftfartshendelse på Senja 3. august 2018 med Reims Aviation SA FR172K, LN-ACA



- 2020/09 Rapport om luftfartsulykke på Hamar flyplass Stafsberg 26. januar 2020 med SOCATA - Groupe Aerospatiale TB9, SE-LMC
- 2020/08 Rapport om luftfartsulykke på Laksefjordvidda i Finnmark 12. september 2017 med Airbus Helicopters AS 350 B3, LN-OTR, operert av Helitrans AS
- 2020/07 Rapport om luftfartsulykke ved Øian flyplass i Meråker, Trøndelag 7. november 2018 med Van's Aircraft Inc. (EX) RV-6, LN-AAL
- 2020/06 Rapport om luftfartsulykke nordøst av Svartisen i Gildeskål kommune 28. august 2018 med Fly Synthesis Storch 22 CLJ Amphibium, LN-YSZ
- 2020/05 Rapport om luftfartsulykke i Uvdal 18. mars 2019 med Robinson R44, LN-OGT
- 2020/04 Rapport om luftfartsulykke i Isfjorden nær Barentsburg på Svalbard 26. oktober 2017 med Mil Mi 8AMT, RA-22312 operert av Convers Avia Airlines JSC
- 2020/03 Rapport om luftfartsulykke ved Oslo lufthavn Gardermoen 11. januar 2017 med Cessna Aircraft Company 560 Encore, LN-IDB, operert av Hesnes Air AS
- 2020/02 Rapport om luftfartsulykke på Kjeller flyplass 3. mai 2019 med Piper Aircraft Inc. PA-28-161, SE-KVP
- 2020/01 Rapport om luftfartsulykke på Kjeller flyplass, 7. juli 2019 med Reims Aviation F-177RG, LN-ALK

8 av disse rapportene ble i sin helhet oversatt til engelsk. De øvrige har engelsk sammendrag på SHKs nettsider.

Nedenfor omtales tre av rapportene mer utfyllende.

2020/04 Rapport om luftfartsulykke i Isfjorden nær Barentsburg på Svalbard 26. oktober 2017 med Mil Mi 8AMT, RA-22312, operert av Convers Avia Airlines JSC

Et helikopter på vei fra Pyramiden til Kapp Heer med åtte personer om bord havarerte kort tid før det nådde bestemmelsesstedet på Heerodden ved Barentsburg. Helikopteret ble funnet på 209 meters dyp ca. 2 km utenfor Heerodden. En omkommet ble funnet på havbunnen ca. 150 meter fra helikoptervraket. De syv andre er ikke funnet, selv etter omfattende søk langs store deler av kystlinjen i Isfjorden.



Helikopteret løftes ombord. Foto: Sysselmannen på Svalbard

Undersøkelse av ulykken indikerer at havariet ble forårsaket av tap



av visuelle referanser under siste del av innflygingen til den russiske helikopterbasen på Heerodden. Det var varierende siktforhold, og det ble rapportert siktforhold godt under de minima som var etablert for innflyging. Til tross for dette fortsatte flygerne innflygingen til de mistet visuelle referanser og havarerte. Alle de ombordværende hadde evakuert helikopteret. Ingen av dem hadde på seg hverken flytevester eller overlevelsesdrakter. Det kan antas at de etter få minutter ble så nedkjølt at de ikke klarte å holde seg på overflaten på grunn av luft- og vanntemperatur og sjøgang.

Helikopteret var ikke utstyrt med hverken redningsflåte eller nødflyteutstyr. Det ble fort fylt med vann på grunn av skader som oppstod ved nedslag i sjøen, og tippet sannsynligvis raskt rundt før det sank.

Undersøkelsen har ikke avdekket tekniske problemer med helikopteret som kan forklare årsaken til hendelsen.

Undersøkelsen har avdekket at det ikke er definerte krav i norske forskrifter, som gjelder også på Svalbard, til nødutstyr i flermotors helikoptre som opererer i spesielt utsatte områder. Havarikommisjonen mener at det bør defineres krav til nødutstyr i flermotors helikoptre som flyr i slike områder.

Flygingene til Convers Avia JSC på Svalbard var basert på visuelle flygeforhold (VMC) og visuelle flygeregler (VFR). Med de hurtige klimatiske skiftene som er på Svalbard, mener Havarikommisjonen at helikopteroperasjoner i mørketiden må utføres av flygere med instrumentflygingsrettigheter i helikoptre med egnet instrumentering (IFR).

Undersøkelsen har også avdekket forhold ved Convers Avias base på Heerodden som indikerer at selskapets standarder ikke er systematisk overholdt. Havarikommisjonen mener at russiske luftfartsmyndigheter og helikopterselskapet må følge opp organisasjonen på Svalbard for å sørge for at myndighetsforskrifter og selskapskrav overholdes.

Det er fremmet fire sikkerhetstilrådinger i rapporten.

2020/06 Rapport om luftfartsulykke nordøst av Svartisen i Gildeskål kommune, Nordland 28. august 2018 med Fly Synthesis Storch 22 CLJ Amphibium, LN-YSZ



LN-YSZ. Foto: Privat

Mikroflyet LN-YSZ ble benyttet til reinleting i fjellområdene i Gildeskål kommune syd for Bodø da det havarerte med to personer ombord. Flyet med to omkomne ble funnet havarert ca. 3 km syd av Ramnfjellet i kupert terreng. Det oppsto brann og flyet ble totalskadet. Havarikommisjonen finner det sannsynlig at fartøysjefen ble overrasket av fallvind da han skulle stige over en fjellrygg i lav høyde slik at han mistet kontroll over flyet.

Undersøkelsen har identifisert flere faktorer knyttet til mikroflymiljøet som muliggjorde at fartøysjefen kunne operere slik han gjorde blant annet ved å fly under tillatt høyde og med overvekt. Havarikommisjonen mener derfor det er behov for bedre oppfølging av mikroflysegmentet i Norge.



Norges Luftsportforbund (NLF) har et godkjent sikkerhetssystem for flyging med mikrolette luftfartøy. Luftfartstilsynet skal ved jevnlig revisjoner påse at NLF følger opp interne rutiner i henhold til det godkjente sikkerhetssystemet, samt oppfølging av avvik fra tidligere revisjoner.

Undersøkelsen har avdekket mangler både ved NLFs interne oppfølging av mikroflyklubbene og ved Luftfartstilsynets oppfølging av sine revisjoner av NLF. Undersøkelsen viser også at passasjerer ikke har vært tilstrekkelig kjent med risikoen de utsetter seg for, herunder at luftfartøyet ikke er sertifisert og hvilke forsikringsvilkår som gjelder.

Havarikommisjonen fremmet 3 sikkerhetstilrådinger innenfor disse områdene.

2020/16 Rapport om alvorlig luftfartshendelse vest for Førde lufthavn Bringeland med ATR 72-212A, OY-JZC, operert av Jet Time AS



OY-JZC i SAS-farger. Foto: Valentin Hintikka

SAS rute 4144 ble operert av det danske flyselskapet Jet Time AS på vegne av SAS. Underveis fra Bergen til Ålesund, vest for Førde lufthavn Bringeland, kom flyet i en kort periode ut av kontroll i sterk ising. Det krenget ukontrollert og mistet betydelig høyde. Besetningen gjenvant kontrollen over flyet og forlot isingsområdet. Den siste delen av flygingen ble gjennomført lengre vest hvor de unngikk ising. Flyet landet normalt på Ålesund lufthavn,

Vigra. Ingen av de ombordværende ble skadet. Det oppsto heller ikke skader på flyet.

Denne, og to andre alvorlige isingsrelaterte hendelser med ATR 72-212A, illustrerer hvor viktig det er at besetningene overvåker hastighet og stigeytelse slik at flyet opereres innenfor de definerte ytelsesbegrensningene.

Havarikommisjonen mener at ising bør være et vektlagt moment i risikoanalysene til flyselskaper som skal operere i isingssesongen i Norge, og at det er viktig å ta flytypens egenskaper i betraktning.

Mindre enn tre måneder etter hendelsen la SAS ned rutene og Jet Time AS sine flyginger med ATR 72-212A i Norge opphørte.

1.2.3 Sikkerhetstilrådinger

Luftfartsavdelingen fremmet 14 sikkerhetstilrådinger i 2020.

Mottakere av sikkerhetstilrådinger:

EASA: 1

Luftfartstilsynet: 4

Luftfartstilsyn i annet land: 1

Norges luftsportsforbund: 3

Justis- og beredskapsdepartementet: 1

Operatør: 3

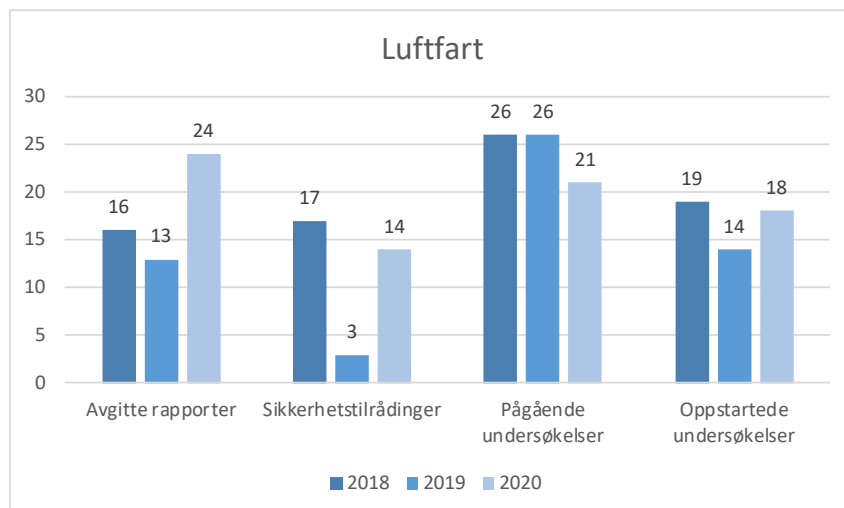
Flyprodusent: 1

Det vises til vedlegg 1 som inneholder oversikt over alle sikkerhetstilrådinger innen luftfartsområdet.



1.2.4 Utvikling de siste tre årene

Diagrammet viser utviklingen i avgitte rapporter, sikkerhetstilrådinger, pågående undersøkelser ved årsskiftet og oppstartede undersøkelser pr. år for de siste tre årene.



Antall sikkerhetstilrådinger vil variere mye fra år til år og er ikke proporsjonal med antall avgitte rapporter. Det relativt høye antallet sikkerhetstilrådinger i 2018 kan knyttes til undersøkelsen av Turøyulykken. Antallet sikkerhetstilrådinger hvert år avhenger av mange faktorer, disse er nærmere beskrevet i kapittel 1.4.

Havarikommisjonen informerer i løpet av undersøkelsen umiddelbart om vesentlige sikkerhetsfunn. Sikkerhetsutfordringene er dermed ofte ivaretatt når rapporten foreligger og behovet for sikkerhetstilrådinger faller dermed bort. Sikkerhetstilrådinger fremmes der Havarikommisjonen anser dette som påkrevet for at sikkerhetsfunn som er beskrevet i rapporten skal bli agert på. Videre er det verdt å påpeke at hele rapporten benyttes i Luftfartstilsynets sikkerhetsarbeid, uavhengig av sikkerhetstilrådinger eller ikke. SHK forutsetter at SD følger opp dette gjennom sin etatsoppfølging av Luftfartstilsynet.

1.3 Andre aktiviteter

For å møte den kontinuerlige endringen i nasjonal og internasjonal luftfart er det essensielt med jevnlig trening og opplæring av de ansatte. Høy arbeidsbelastning har i mange år utfordret formell kompetanseheving. I 2020 har covid-19 satt en stopper for mye av den planlagte kompetansehevingen.

Et godt kontaktnett, blant annet gjennom deltakelse på den nasjonale Luftfartskonferansen og i de internasjonale fora ENCASIA, ISASI, ECAC og ITSA samt det gode samarbeidet med de nordiske landene er viktige for god gjennomføring av undersøkelser. Disse møteforumene har vært gjennomført i redusert utgave på Teams eller tilsvarende plattformer.

Havarikommisjonen deltar i spesialgruppe som ser på samarbeid mellom EASA og de europeiske havarikommisjonene i regi av ENCASIA/EASA. Et utkast til samarbeidsavtale er framlagt, men denne er ikke formalisert.



1.4 Måloppnåelse

Sikkerhetstilrådingar rettes gjerne til de internasjonale og nasjonale luftfartsmyndigheter som EASA, FAA, ICAO og Luftfartstilsynet. Ivaretagelse av sikkerhetstilrådingar kan ofte kreve stort internasjonalt samarbeid slik at det finnes felles løsnings. Det benyttes betydelig kapasitet fra Havarikommisjonen for å overvåke og følge opp åpne sikkerhetstilrådingar rettet til aktører utenfor Norge. Å måle effekt av sikkerhetstilrådingar er ikke alltid enkelt. I hovudsak fordi vi gir tilrådingar på et nivå som fordrer internasjonalt samarbeid og enighet. Dette kan ta år å gjennomføre.

Luftfartstilsynet gir regelmessig oppdatering om hvordan sikkerhetstilrådingane ivaretas på nasjonalt nivå og dermed også status for dem som ikke er administrativt lukket (avsluttet). Tilrådingar som fremmes til aktører utenfor Norge følges opp av SHK gjennom SRIS.

7 av de 21 pågående undersøkingane er ved årsskiftet eldre enn 12 måneder. Dette er en forbedring fra foregående år. Det er avgitt 12 måneders statusrapporter for alle 7. Med det stadige tilfanget av nye, lovpålagte undersøkingar har avdelingen utfordringar med å holde ønsket progresjon i alle undersøkingane. Progresjonen i de ulike undersøkingar vil avhenge av det som til enhver tid er beste/nødvendige prioritering. Større undersøkingar vil kun i sjeldne tilfeller kunne gjennomføres innan 12 måneder.



2.1 Varsling om ulykker

Baneavdelingen mottok i 2020 totalt 224 telefoniske varsler mot 200 i 2019. En stor del av varslene ble mottatt utenfor normal arbeidstid eller i helger og på bevegelige helligdager. Antallet varsler pr. måned varierer. Eksempelvis ble det registrert 27 varsler i mars mot kun 12 i henholdsvis april og juli. Fordelt over ukedagene er det flest varsler midt i uken og færrest på lørdager og søndager. Hvert telefonisk varsel representerer en ulykke eller en alvorlig jernbanehendelse, men ofte varsler både infrastrukturforvalter, togselskap, politiet osv. om samme hendelse.

Varslene i 2020 fordeler seg med 183 alvorlige jernbanehendelser og 32 jernbaneulykker. 9 varsler er registrert som ikke rapporteringspliktige. Mottak av varslene skjer gjennom vakttelefonen som er betjent 24 timer i døgnet. Behandling av varslene er innsatskrevende for avdelingen da de som varsler ofte på et tidlig tidspunkt har begrenset kunnskap om alvorlighetsgraden til ulykken eller hendelsen. Beslutningen om det skal iverksettes en undersøkelse må tas fort, slik at materiell eller infrastruktur kan frigis og trafikken kan gjenopprettes.

I 2020 er passering av signal i stopp, personer i sporet, avsporinger og planovergangshendelser de dominerende ulykkes- og hendelsestyper. Ulykker med omkomne har gått ned sammenlignet med foregående år.

Antall innrapporteringer av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser (72-timers rapporter) i 2020 er 930 mot 1035 i 2019. Tallene er ikke korrigert for dobbelrapportering. De er heller ikke korrigert for eventuell omklassifisering i ettertid. Hver rapport blir gjennomgått og vurdert med hensyn til hvilken lærdom en eventuell undersøkelse forventes å gi med tanke på å forbedre sikkerheten.

Tallene representerer ikke offisiell ulykkes- og hendelsesstatistikk, da utarbeidelse av denne ikke faller inn under SHKs mandat.

2.2 Undersøkelser

Samtlige slutførte sikkerhetsundersøkelser i 2020 ble gjennomført i løpet av 12 måneder.

Det ble ikke avgitt foreløpige rapporter eller varsel om sikkerhetskritiske forhold i 2020.

I tillegg gjennomfører avdelingen et antall utvidede forundersøkelser som del av vurderingen av om hvorvidt hendelsen skal undersøkes eller ikke. Informasjon som kommer frem arkiveres for eventuell senere bruk, hvor dataene kan være relevante. Tidsforbruket på denne type undersøkelser er varierende, alt fra en time til flere arbeidsdager.

Baneavdelingen reiste ut til forskjellige ulykkessteder 5 ganger i løpet av 2020. Dette er færre enn året før, noe som skyldes færre alvorlige hendelser og restriksjoner i reiseaktivitet på grunn av pandemien.



2.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde ved inngangen til år 2021 7 pågående undersøkelser.

Oversikt over baneavdelingens pågående undersøkelser finnes på SHKs nettsider. Informasjonen oppdateres jevnlig.

Baneavdelingens undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2020:

Hendelsesdato	Hendelseskategori	Tog no.	Hendelsessted
25.06.2020	Avsporing	4842	Flå
23.06.2020	Avsporing	59050	Mellom Hamar og Løten
29.04.2020	Planovergang	811	Teglverket planovergang, Borgestad
02.03.2020	Feil signalbilde		Grønland T-banestasjon
01.02.2020	Temaundersøkelse		Det nasjonale jernbanenettet
28.01.2020	Planovergang	64	Vikersund planovergang
07.11.2019	Avsporing	5511	Bergen stasjon og Bergsens stasjon

Nedenfor omtales to av undersøkelsene spesielt:

- Tirsdag 28. januar 2020 kl. 2122 omkom bilføreren da tog 64 kjørte på en personbil som stod mellom bommene på planovergang 1 på Vikersund stasjon, Randsfjordbanen.
- Onsdag 29. april 2020 kl. 1200 kolliderte tog 811 med et vogntog som fraktet en fritidsbåt. Ulykken skjedde på Borgestad fabrikk planovergang, mellom Porsgrunn og Skien på Bratsbergbanen.

2.2.2 Avgitte rapporter

I 2020 ble 9 undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

2020/09	Rapport om dødsulykke ved Storforshei, Nordlandsbanen 7. desember 2019
2020/08	Rapport om avsporing på Bryn stasjon, Hovedbanen 25. september 2019
2020/07	Rapport om avsporing på Grovane stasjon, Setesdalsbanen den 26. august 2019, tog A1
2020/06	Rapport om sammenstøt mellom tog 1859 og 1860 på Berekvam stasjon, Flåmsbana 31. juli 2019
2020/05	Rapport om avsporing på Oslo S 8. mai 2019
2020/04	Rapport om avsporing ved Bjørnstad, km 303,3 mellom Majavatn og Namskogan, Nordlandsbanen, tog 5790 den 25. juli 2019
2020/03	Rapport om vindusskader i personvogner på Bergsensbanen 17. og 26. mars 2019



2020/02 Rapport om personulykke på Filipstad driftsbanegård søndag 24. februar 2019

2020/01 Rapport om passhendelse med løslokomotiv på Roa stasjon 16. januar 2019

Sammendragene og sikkerhetstilrådingene er oversatt til engelsk.

Nedenfor omtales tre av rapportene mer utfyllende.

2020/02 Rapport om personulykke på Filipstad driftsbanegård søndag 24. februar 2019



Foto: SHK

Søndag 24. februar 2019 kl 1630 omkom en person da vedkommende kom i berøring med kontaktledningsanlegget inne på Filipstad driftsbanegård. To personer som var sammen med vedkommende ble også eksponert for strøm og ble kritisk skadet i ulykken.

Tre ungdommer hadde tatt seg inn på sporområdet og videre inn i en kulvert på området kalt «Strupen». Her stod det hensatt to togsett. Ungdommene klatret opp på taket på et av togsettene, og beveget seg slik at en av de tre kom i berøring med kontaktledningen.

Undersøkelsen av områdesikringen etter hendelsen viste at det var et område på ca. 30 meter av gjerdet ved Ruseløkka som ikke var i henhold til Bane NOR SFs tekniske regelverk. Det var et hull i gjerdet ved muren til Munkedamsbroen, og det eksisterende gjerdet var på det laveste 106 cm. Gjerdehøyden skal være 180 cm. Det var ikke skiltet «Adgang forbudt» i området fra Strupen og langs Ruseløkka fritidsklubb. Undersøkelsen viste at de hensatte togsettene og kulverten hadde vært uten tilsyn over lang tid, og var blitt benyttet som oppholdssted av uønskede personer.

2020/06 Rapport om sammenstøt mellom tog 1859 og 1860 på Berekvam stasjon, Flåmsbana 31. juli 2019

Onsdag 31. juli 2019 skulle passasjertog 1860 krysse med passasjertog 1859 på Berekvam stasjon på Flåmsbana. Tog 1859 var på vei ned mot Flåm og skulle etter normal kryssingsrutine tas inn i spor 1 på Berekvam. Tog 1860 var allerede tatt inn og stod stille i spor 2. Ved en feil ble sporveksel 1 lagt til spor 2, der tog 1860 allerede stod, slik at det ble et sammenstøt mellom de to togene. Fire passasjerer og en ansatt fikk lettere skader i ulykken.



Foto: Politiet



Stasjonen har enkelt innkjørsignal og betjenes av en togekspeditør fra Bane NOR SF. Togekspeditørens ansvar på Flåmsbana er å sende og motta togmeldinger, stille signaler og betjene sporveksler.

Det er ingen tekniske barrierer i sikringsanlegget for en stasjon med enkelt innkjørsignal og togmeldinger, som kan forhindre denne type feil. Togekspeditøren utgjør derfor en viktig barrierefunksjon ved kryssing på stasjoner med enkelt innkjørsignal, men er sårbar for å gjøre menneskelige feil. Risikoen for dette kan øke dersom det er lenge siden man har utført en oppgave, slik som i dette tilfellet.

2020/09 Rapport om dødsulykke ved Storforshei, Nordlandsbanen 7. desember 2019

Lørdag 7. desember 2019 omkom en gravemaskinfører idet et godstog kjørte på en gravemaskin som utførte vedlikeholdsarbeid for Bane NOR ved Storforshei mellom Mo i Rana og Ørtfjell på Nordlandsbanen. Gravemaskinføreren var del av et arbeidslag på tre personer som arbeidet på stedet i forkant av ulykken. Havarikommisjonen har ikke funnet en tydelig og avgjørende faktor som førte til ulykken, men undersøkelsen har avdekket flere sikkerhetsproblemer som kan ha medvirket til at ulykken kunne skje.

I forkant av ulykken ble rutegrafen benyttet for å planlegge dagens siste disponering. Det er ulik toggang på hverdager og lørdager i området der arbeidet pågikk. Hovedsikkerhetsvakten



Foto: SHK

baserte seg på rutegrafen for dagen før, for å danne seg et bilde av togtrafikken som skulle avvikles før de kunne starte arbeidet på sporet igjen. Togtrafikken er annerledes fra fredag til lørdag, med et tog mer i tidsrommet for ulykken på lørdag. Rutegrafen er ikke ment å være et verktøy for detaljplanlegging av disponeringer.

Hovedsikkerhetsvakter har ifølge Bane NOR SF sin instruks en overvåkningsfunksjon ved at man skal påse at sporet er klart for tog idet dette skal passere, og ved at arbeidslag skal varsles om at det kommer tog. I dette tilfellet forlot hovedsikkerhetsvakten arbeidsområdet for å gjøre seg klar til disponeringen. I området hvor hovedsikkerhetsvakten befant seg er det en skjæring, slik at vedkommende ikke hadde oversikt over arbeidsstedet. Han hadde derfor ikke mulighet til å gripe inn tidligere i det gravemaskinen kjørte ut på sporet, eller varslet om at tog var på vei til å passere arbeidsstedet.

Havarikommisjonen har også avdekket manglende bruk av sikker jobb-analyse (SJA) som verktøy for å ha kontroll over restrisiko etter tidligere gjennomførte risikovurderinger og SJA. Dette har også blitt avdekket ved tidligere undersøkelser.



2.2.3 Sikkerhetstilrådinger

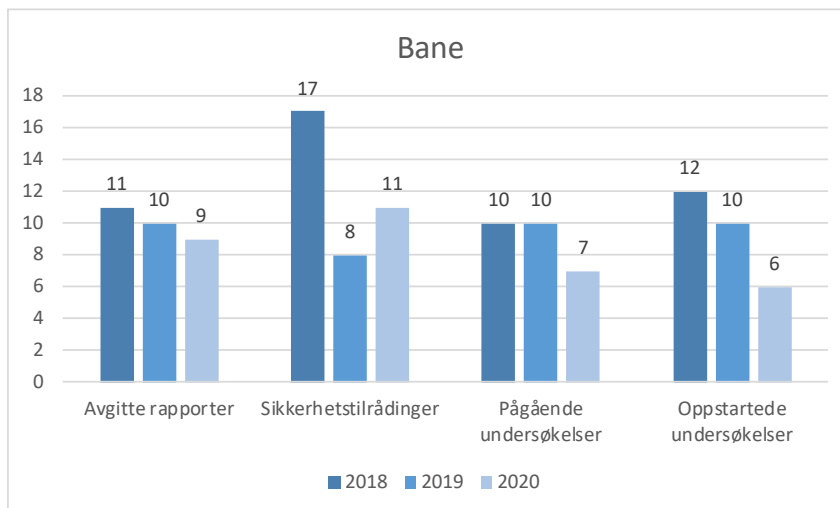
SHK fremmet i år 2020 totalt 11 sikkerhetstilrådinger innen bane. Disse fordeler seg innenfor områdene teknisk, prosedyrer, risikovurderinger og leverandørstyring.

Viser til vedlegg 2 som inneholder oversikt over alle sikkerhetstilrådinger.

Statens havarikommisjon mottar brev fra Samferdselsdepartementet om status på sikkerhetstilrådingene to ganger pr. år. I siste rapport, datert 23.12.2020, er 4 av sikkerhetstilrådingene som ble utstedt i 2020 lukket.

2.2.4 Utvikling de siste tre årene

Diagrammet viser utviklingen i avgitte rapporter, sikkerhetstilrådinger, pågående undersøkelser ved årsskiftet og oppstartede undersøkelser pr. år for de siste tre årene.



Antall sikkerhetstilrådinger vil variere fra år til år. Det er flere grunner til dette, blant annet en vurdering av behovet for flere sikkerhetstilrådinger knyttet til en enkelt undersøkelse, status på tidligere avgitte sikkerhetstilrådinger som har relevans for den aktuelle undersøkelsen, henvisning og repetisjon av tidligere avgitte sikkerhetstilrådinger, åpne revisjonspunkter og iverksatte tiltak fra foretakene mens undersøkelsen har pågått. I tillegg vekter innholdet i rapporten like mye som sikkerhetstilrådingene noe som kan medføre at terskelen for å avgi en sikkerhetstilråding kan variere ut fra ulykkes art.

2.3 Andre aktiviteter

I 2020 deltok baneavdelingen i 3 nettverksmøter i European Union Agency for Railways (ERA). Kun et av disse møtene var fysiske, mens de to øvrige var digitale. SHK leder i tillegg en arbeidsgruppe hvor alle møter så langt har vært digitale.

I henhold til forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften) og direktiv 2004/49/EC skal Havarikommisjonen innen 30. september hvert år utarbeide og offentliggjøre en rapport for foregående år som redegjør for undersøkelser, sikkerhetstilrådinger og status på disse. Rapporten for år 2019 ble utarbeidet og offentliggjort innen tidsfristen. Denne finnes på SHKs hjemmeside under Bane.



SHK leder arbeidet med programmet for fagfellevurderinger for havarikommisjonene i Europa. Programmet har som mål å legge til rette for å identifisere beste praksis og peke på eventuelle områder hvor det er behov for forbedringer enten i organisering eller i arbeidspraksis. Programmet ble kansellert i 2020 og planlagte fagfellevurderinger ble utsatt til 2021.

Nordisk møte ble kansellert i 2020, men forventes gjenopptatt i 2021. Representanter fra havarikommisjonene i de fire nordiske landene deltar sammen med representanter fra ERA, Storbritannia, Irland og Estland.

Det avholdes jevnliges kontaktmøter med Statens jernbanetilsyn og aktørene i sektoren. I forbindelse med undersøkelser er det i tillegg møter med relevante aktører på alle nivåer i organisasjonen. I 2020 har disse møtene blitt gjennomført digitalt.

Avdelingen foreleser jevnlig i jernbaneskolens kurs for utdanning av nye lokomotivførere.

2.4 Måloppnåelse

Baneavdelingen har gjennomført 9 undersøkelser og utstedt 11 sikkerhetstilrådinge i 2020. Samtlige undersøkelser har blitt gjennomført innen 12 måneder etter at ulykken eller hendelsen skjedde.

Statens havarikommisjon gir gjennom undersøkelsene viktige bidrag til sikkerheten i sektoren. Sikkerhetstilrådingene og rapportene brukes direkte av foretakene i sitt sikkerhetsarbeid. I tillegg benyttes disse i forbindelse med revisjoner.

SHK mottar tilbakemeldinger om at rapportene og sikkerhetstilrådingene er kvalitetsmessig gode, og benyttes som en del av pensum både for opplæring av nye lokomotivførere og opplæring internt i selskapene.



3.1 Varsling og rapportering om ulykker – ulykkesutvikling

Politiet og Statens vegvesen varsler veiavdelingen om alvorlige trafikkulykker. I 2020 er det mottatt 131 telefoniske varsler. 54 av varslene er fulgt opp med innrapportering, loggføring og saksbehandling. Dette er noe lavere enn vanlig, og det speiler ulykkessituasjonen totalt. Det må antas at nedstengning av samfunnet på grunn av covid-19 er hovedårsaken til dette, da det også er registrert en nedgang i trafikkmengden for enkelte kjøretøygrupper spesielt og i ulike perioder.

Møteulykker utgjør 50 % av innrapporterte ulykker totalt og også 50 % av dødsulykkene som innrapporteres til SHK. De utgjør fortsatt den dominerende ulykkestypen med høy alvorlighetsgrad. Alle nye undersøkelser startet i 2020 er dødsulykker, men det er fordelt på både møte-, utforkjørings- og påkjøringsulykker.

Foreløpige tall fra Statens vegvesen viser at 95 personer omkom i trafikken i 2020, og det er laveste tall siden bilismen ble etablert i Norge. Dette er en gledelig utvikling etter godt arbeid fra flere, men denne nedgangen må også antas å ha sammenheng med koronapandemien og reduserte trafikkmengder. Antall hardt skadde er likevel fortsatt høyt, og SHK har fokus på dette. Tilrådinger som peker på bakenforliggende forhold må antas å bidra til økt sikkerhet også i de typer ulykker hvor personer i dag blir hardt skadde.

Statistikken over antall skadde og omkomne i ulykker med vogntog involvert i 2020 er ennå ikke klar, men foreløpige tall kan tyde på at den nedadgående trenden fortsetter for denne kjøretøygruppen. Disse representerer kjerneområdet for SHKs sikkerhetsundersøkelser gjennom flere år.

3.2 Undersøkelser

Veiavdelingen iverksatte 6 nye undersøkelser i 2020. Det har vært få ulykker som har pekt seg spesielt ut, og utvalget er gjort basert på læringspotensial og potensial for økt sikkerhet knyttet til ledelse/organisasjoner eller rammevilkår.

I tillegg til de iverksatte undersøkelsene er det gjennomført utvidet forundersøkelse av flere ulykker, hvor informasjon benyttes som kunnskapsgrunnlag for utvelgelse av saker.

Alle veiavdelingens undersøkelser har fokus på bakenforliggende faktorer både når det gjelder trafikant, kjøretøy eller vei, og ledelses- og organisatoriske områder. Veiavdelingen vurderer fortløpende mulige nye temaundersøkelser utfra det aktuelle ulykkesbildet.

3.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde 7 pågående undersøkelser ved inngangen til år 2021.

Oversikt over veiavdelingens pågående undersøkelser finnes på SHKs nettsider. Informasjonen oppdateres jevnlig.



Veiavdelingsundersøkelserportefølje pr. 31. desember 2020:

Hendelsesdato	Kjøretøy/trafikanter	Ulykkestype	Sted
03.12.2020	Personbil/Vogntog semitilhenger	Møteulykke	Rv. 3, Rasta, Stor-Elvdal
23.11.2020	Fotgjenger/Lastebil	Påkjøringsulykke	Spars vei, Nøtterøy, Vestfold og Telemark
10.07.2020	MC tung	Annen ulykke	Øvingsområde for MC, Gjøvik, Innlandet
29.05.2020	Fotgjenger/Personbil/vogntog semitilhenger	Påkjøringsulykke	Torsbuåstunnelen, E18, Arendal, Agder
02.02.2020	Vogntog semitilhenger	Møteulykke	E6 ved Hammer i Snåsa, Trøndelag
08.01.2020	Vogntog semitilhenger/Vogntog slepvogn	Møteulykke	E6 Hamarøy i Nordland
25.10.2019	Lastebil/personbil	Møteulykke	E6, Kongsvoll, Trøndelag

Nedenfor omtales to av undersøkelsene spesielt:

Møteulykke mellom to vogntog på E6 ved Hammer i Snåsa søndag 2. februar 2020.

Begge førerne omkom som følge av kollisjonen. Det sørgående vogntoget kom over i motgående kjørefelt, og kolliderte med det nordgående vogntoget. Det oppstod store materielle skader på begge kjøretøyene. Innhentet informasjon indikerer at det var krevende kjøreforhold på ulykkesstedet.

Nordgående vogntog begynte å brenne etter kollisjonen. Passasjerer i det brennende vogntoget klarte å evakuere kjøretøyet, og fikk lettere fysiske skader som følge av ulykken. Undersøkelsen har hatt fokus på kjøreatferd, dekkutrustning og kjøreegenskaper, samt føreforhold og veiforhold på ulykkesstedet. I tillegg har undersøkelsen hatt fokus på å analysere driftstiltak som ble iverksatt på veinettet før ulykken inntraff, herunder organisatoriske faktorer knyttet til vinterdriftsarbeidet.

Dette er et svært aktuelt område med potensial for økt sikkerhet på veiene vinterstid, og denne undersøkelsen gjøres med referanse til flere tidligere undersøkelser.

Påkjøringsulykke på E18 ved Torsbuåstunnelen utenfor Arendal 29. mai 2020.

Fører av en lastebil med semitilhenger på vei nordover på E18 ble påkjørt og omkom. Han hadde gått ut av bilen og befant seg i veibanen utenfor vogntoget da han ble påkjørt av en personbil. Situasjonen oppsto da vogntogføreren fikk problemer med lastsikringen, og stanset på veiskulderen rett nord for Torsbuåstunnelen utenfor Arendal for å utbedre det som var galt.

På grunn av den smale veiskulderen ble en liten del av vogntoget stående i veibanen, på innsiden av den hvite kantlinjen i det høyre kjørefeltet. Føreren av vogntoget sto innenfor vogntoget hvor det også var skygge. Personbilen var utstyrt med førerstøttesystemer og hadde disse koblet inn da ulykken skjedde. Betydningen av dette vil bli undersøkt.

Undersøkelsen vil dreie seg om å forklare hendelsesforløpet og avdekke de ulike årsaksfaktorene som bidro til at ulykken skjedde. Veiens geometri, utforming og regulering blir undersøkt og også trafikanter- og kjøretøyforhold i begge kjøretøy har fokus.



3.2.2 Avgitte rapporter

I 2020 ble 7 undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

2020/07	Rapport om møteulykke mellom personbil og varebil på E39 ved Austefjorden, Volda, Møre og Romsdal, 20. oktober 2019
2020/06	Rapport om utforkjøringsulykke med buss på E16 Steinssletta, Hole, 26. juni 2019
2020/05	Rapport om påkjøringsulykke mellom personbil og vogntog på E18 i Asker 13. mai 2019
2020/04	Rapport om brann i vogntog på E16 i Gudvangatunnelen i Aurland 30. mars 2019
2020/03	Rapport om påkjøringsulykke mellom personbil og vogntog på E18 i Asker 13. mai 2019
2020/02	Temarapport om alvorlige ulykker med vogntog: Rammevilkår for bestilling av godstransport på vei
2020/01	Rapport om påkjøringsulykke i Nesbyen 19. november 2018

2 av disse rapportene ble i sin helhet oversatt til engelsk. De øvrige har engelsk sammendrag.

Nedenfor omtales tre av rapportene mer utfyllende.

2020/02 Temarapport om alvorlige ulykker med vogntog: Rammevilkår for bestilling av godstransport på vei

Temaundersøkelsen tok utgangspunkt i fire alvorlige veitrafikkulykker som involverte vogntog og som ble varslet til SHK vinteren 2019. I disse fire veitrafikkulykkene ble andre trafikanter enn vogntogførerne påført personskade, én av disse fatalt.

SHK har gjennomført undersøkelser av transportoppdragene som de respektive vogntogene hadde gjennomført eller utførte på ulykkestidspunktet, og kartlagt de ulike aktørene som var involvert i transportoppdragene.

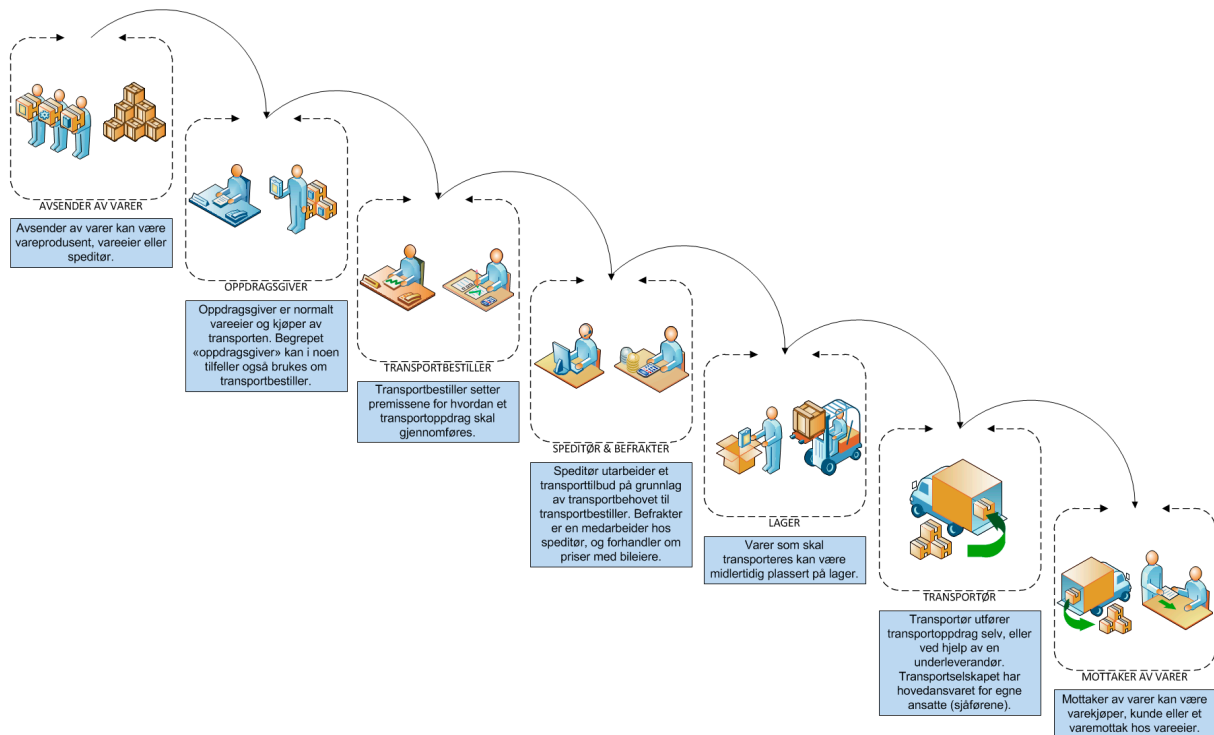
Formålet med temaundersøkelsen har vært å kartlegge og vurdere transportbestillernes holdninger til trafiksikkerhet i tilknytning til leverandørvalg, kontraktsutarbeidelse, transportbestilling og leverandøroppfølging. Gjennom dette har SHK undersøkt de rammevilkårene som de involverte transportbestillerne selv har utformet og påvirket gjennom transportbestillingsprosessen.

Videre har SHK undersøkt overordnede rammevilkår for bestilling av godstransport på vei, herunder næringsstruktur, politiske, samfunnsmessige og faglige føringer, gjeldende lov- og regelverk, tilsyn og håndheving, samt sikkerhetskrav til godstransport innenfor ulike transportsektorer i Norge.



SHK ser med bekymring på at sikkerhetskrav knyttet til godstransport fremstår betydelig lavere i tilknytning til veitransport enn det som er tilfellet for de øvrige transportformene, og at bestilleransvaret ikke er tilstrekkelig forankret i regelverket.

På bakgrunn av funn i temaundersøkelsen mener SHK at sikkerhetsnivået i veitransportnæringen bør kunne økes ytterligere gjennom innføring av trafiksikkerhetstiltak knyttet til regelverk, tilsyn og sikkerhetskrav, samt iverksetting av relevante bransjetiltak.



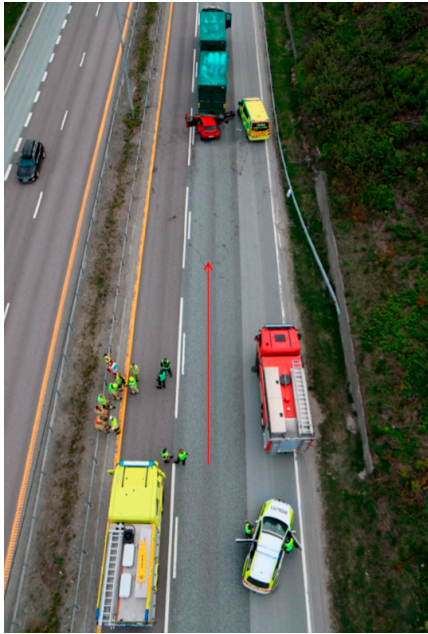
Oversikt over ulike aktører som kan være involvert i bestilling og utførelse av godstransport på vei. Illustrasjon: SHK

Havarikommisjonen fremmet på grunnlag av temaundersøkelsen en sikkerhetstilråding til bransjen om iverksetting og koordinering av økt trafiksikkerhetsarbeid rettet mot godstransport på vei.

2020/05 Rapport om påkjøringsulykke mellom personbil og vogntog på E18 i Asker 13. mai 2019

Et vogntog fikk driftsstans i midtre kjørefelt på E18 vestgående ved Asker 13. mai 2019, og en påfølgende fatal ulykke inntraff etter ca. 20 minutter da en personbil kjørte inn i tilhengeren. Både fører og passasjer i personbilen omkom. Vogntogets driftsstans oppstod på grunn av et slangebrudd i de fleksible bremseslangene mellom bil og tilhenger.

Undersøkelsen viste at bruddet oppsto i en slange som var beregnet på olje, den hadde flere skjøter og var ikke godkjent for bruk i trykkluftssystemet. Tilhengeren var godkjent ved periodisk kjøretøykontroll ca. to uker før driftsstansen. Inspeksjon av slanger var ikke et kontrollpunkt, og det er heller ikke et vurderingspunkt om eventuelle skjøter er i strid med fabrikantens anvisning.



Veibanen og kjøretøyenes sluttposisjoner.
Foto og illustrasjon: Politiet. Redigering: SHK

Ved utgangen av året har Statens vegvesen besluttet å sette opp nye skilt blant annet som følge av tilrådingen.

2020/07 Rapport om møteulykke mellom personbil og varebil på E39 ved Austefjorden, Volda, Møre og Romsdal, 20. oktober 2019

Om morgenen 20. oktober 2019, rett sør for Damfosstunnelen i Volda på E39, frontkolliderte en varebil med en omtrent like tung, fullsatt stasjonsvogn. Begge bilene vurderes til å ha hatt et hastighetsnivå omkring fartsgrensen i 80-sonen.

Personene som satt foran i begge kjøretøyene ble kun lettere skadet. I baksetet i stasjonsvognen var venstre passasjer usikret og omkom senere av skadene påført i kollisjonen. Midtpassasjerer i baksetet var sikret med bilbelte, men omkom momentant med omfattende skader. Høyre baksetepassasjer var sikret, men ble påført kritiske bukskader trolig som følge av å ha sklidd under bilbeltet i kollisjonen.

SHK har fokusert på å avdekke hendelsesforløpet og overlevelsesaspekter i ulykken. Skadeutfallet for baksetepassasjerene ble alvorlig og var forskjellig fra de andre passasjerene. Det har derfor vært vektlagt å undersøke sikkerhetsutstyret på de forskjellige sitteplassene i stasjonsvognen. Spesielt har det vært fokus på sikringsnivået for midtpassasjerer i baksetet.

Undersøkelsen har vist at den delte bakseteryggen i stasjonsvognen ble belastet med bagasje med samlet vekt på 65 kg. I tillegg strammet bilbeltet til midtpassasjerer og belastet samme seterygg. Tverrbejelken til bagasjerommet var ikke montert, og det var heller



Sluttposisjonene til nordgående varebil og sørgående personbil fotografert kl. 1148. Foto: Politiet



ikke mulig å feste denne til bakseteryggen slik at den kunne tatt opp noe av belastningen. Bakseteryggen ble kraftig deformert, samtidig som den hadde forsterkninger og var godt innenfor regelverkskravene til styrke, beskrevet i UN-ECE R17.

Med bakgrunn i undersøkelsen er SHK bekymret for at sikkerheten i baksetet ikke er tilstrekkelig ivaretatt i regelverket, og det er gitt en sikkerhetstilråding til Statens vegvesen om å bringe denne kunnskapen inn i det internasjonale regelverksarbeidet. Dette har betydning for den passive sikringen til alle i kupeen, men spesielt for midtpassasjeren i baksetet med delt seterygg.

Det er heller ikke etablert kollisjonstester for midtre passasjerplass i baksetet, og rapportens innhold er derfor meddelt Euro NCAP testprogrammet i Brussel. De har anerkjent funn og konklusjoner og vil ta denne kunnskapen med i sitt videre arbeid.

Undersøkelsen har også vist betydningen av å sikre last i bagasjerommet, ikke bare for å hindre løse gjenstander å entre kupeen, men også som et tiltak for å hindre økt belastning på bakseteryggen.

3.2.3 Sikkerhetstilrådinge

Det ble fremmet i alt 10 sikkerhetstilrådinge fra veiavdelingen i 2020.

Fem av tilrådingene er innenfor kjøretøyområdet. Tre er rettet til Statens vegvesen, men knyttet til ulike roller. En er knyttet til godkjenning av sikkerhetssystem på utrykningskjøretøy etter kjøretøyforskriften, en er rettet til Statens vegvesen som kontrollmyndighet og en som Norges representant i UN-ECE R17 arbeidet. En tilråding er rettet til kjøretøybransjen og en til en transport- og bransjeorganisasjon.

Tre tilrådinge er rettet mot sikkerhet innen organisasjon/sikkerhetsledelse. En er rettet til en kommune som ansvarlig for tilrettelegging av anleggstransport etter plan og bygningsloven. En rettes til NHO transport og logistikk på vegne av de som bestiller transporter og på den måten legger premisser for sikkerhet ved godstransporten. Siste tilråding innen dette område er rettet til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og er knyttet til varslingsystemer for redningsetatene.

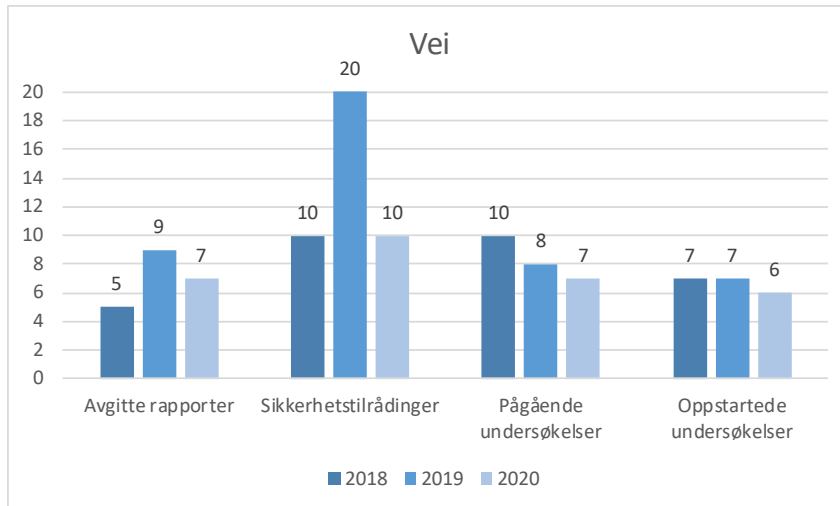
De to siste tilrådingene er rettet til Statens vegvesen. En er innen tunellsikkerhet og tilrettelegging for selvredning ved brann, mens den andre er knyttet til varsling av trafikanter på høytrafikkerte veier ved uhell og driftsstans.

Det vises for øvrig til vedlegg 3 som inneholder oversikt over alle sikkerhetstilrådinge innen veitrafikkområdet. SHK har ikke mottatt noe brev med informasjon om status på sikkerhetstilrådingene, og ingen av tilrådingene er foreløpig lukket av Samferdselsdepartementet.



3.2.4 Utvikling de siste tre årene

Diagrammet viser utviklingen i avgitte rapporter, sikkerhetstilrådinge, pågående undersøkelser ved årsskiftet og oppstartede undersøkelser pr. år for de siste tre årene.



Antall rapporter ligger på samme snitnivå som tidligere, men det skal påpekes at temarapporten som er utgitt, er undersøkelse av fire enkeltulykker som ble behandlet hver for seg, men hvor resultatene er satt sammen i en felles rapport.

Antall sikkerhetstilrådinge er noe lavere enn før, men flere er adressert til større og sentrale aktører. Tilbakemeldinger tyder på at de bidrar til både generelle og spesielle endringer og sikkerhetsforbedringer.

Antall pågående saker og nye saker er litt lavere enn tidligere, men tallene speiler ulykkessituasjonen og også noe redusert kapasitet under koronasituasjonen.

3.3 Andre aktiviteter

Også i 2020 er det gjennomført flere presentasjoner av veiavdelingens rapporter i ulike fagmiljøer. SHK er ønsket til foredrag i mange og ulike fag- og forvaltningsmiljøer. Flere skoler og undervisningsinstitusjoner etterspør fortsatt våre rapporter og de bidrar til at resultatene blir kjent. SHK har også i 2020 prioritert dette som en viktig aktivitet.

Videoproduksjon

Etter at SHKs veiavdeling har avdekket at feil bruk av bilbelter kan medføre økte personskader i ulykker har avdelingen valgt å gå ut med et budskap som gjør bilførere og passasjerer oppmerksomme på dette forholdet. Det ble derfor i SHKs regi og med gode bidrag fra Oslo universitetssykehus ved traumeavdelingen på Ullevål laget en kombinasjon av videoopptak, animasjon og faktisk informasjon.

Videoen ble publisert på våre nettsider i juni 2020 før ferietrafikken, og er senere publisert sammen med rapport VEI nr. 2020/07 som er relevant for dette budskapet.

Internasjonal kontakt med ETSC og Euro NCAP

Veiavdelingen har kontakt med European Traffic Safety Council (ETSC) og Euro NCAP som europeiske trafikksikkerhetsaktører, og de er gjort kjent med våre rapporter, funn og konklusjoner. De anerkjenner disse, og bidrar til å videreformidle læringspunktene i undersøkelsene gjennom sine nettverk.



3.4 Måloppnåelse

Bidraget til bedre sikkerhet følger av gjennomførte undersøkelser, bruk av de 7 avgitte rapportene og gjennom oppfølging av tilrådingene. Selve undersøkelsesprosessen gir ofte godt sikkerhetsutbytte for de som er berørt, og sikkerhetstilrådingene bidrar i den grad disse blir fulgt opp med handlinger.

For 2020 framholdes spesielt undersøkelsesprosess og tilråding i temarapporten (Rapport 2020/02) som peker på behovet for å øke bevisstheten til trafiksikkerhet ved bestilling av transport. Denne har utløst et bredt sikkerhetsarbeid som involverer flere store aktører nasjonalt, og kan forventes å bidra til reell økt sikkerhet både innen organisasjoner/ledelse og rammeverk.

For øvrig har rapportene som er publisert blant annet fokus på riktig bruk av bilbelter, sikkerhet ved utrykningskjøring med tyngre kjøretøy og sikkerhet i planlegging og tilrettelegging av anleggsarbeid. I tillegg er det publisert en ny rapport fra kjøretøybrann i Gudvangatunnelen som peker på behov for ytterligere tiltak som kan kompensere for manglende nødutganger for trafikanter som blir fanget i røyk i lange ettløpstunneler. I tillegg er det publisert rapporter med både kjøretøytekniske og trafikantrettede tilrådinge.

Samlet sett mener vi SHKs veiavdeling har bidratt godt til økt samfunns- og transportsikkerhet også i 2020.

En rapport var eldre enn 12 måneder ved årets slutt og det er avgitt 12 måneders statusrapport for denne.

4 Faglig virksomhet – Sjøfart



4.1 Varsling om ulykker og hendelser

Sjøfartsavdelingen mottok i 2020 totalt 720 varsler om sjøulykker og hendelser. De mottatte varsler og rapporter fordeler seg på 6 undersøkelsespliktige ulykker, 244 ulykker med betydelig skade som lå utenfor undersøkelsesplikten og 470 mindre alvorlige skader. Dette er en økning fra 2019 for undersøkelsespliktige ulykker, og for det totale antall innrapporterte hendelser.

Denne oversikten gir lite informasjon om den generelle utviklingen innen sikkerheten til sjøs. Det presiseres at tallene ikke er en del av den offisielle ulykkesstatistikken. Ordningen med varsling av sjøulykker og hendelser til SHK har fungert etter hensikten i 2020.

4.2 Undersøkelser

I løpet av 2020 ble det igangsatt 6 undersøkelser av sjøulykker. Alle ulykkene var undersøkelsespliktige. I 4 av ulykkene omkom personer. Dette som følge av arbeidsulykker og forlis. En av ulykkene skjedde i Sør-Korea, og de øvrige i norsk farvann. 5 av 6 ulykker var med fiskefartøy.

4.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde ved inngangen til år 2021 12 pågående undersøkelser.

Oversikt over sjøfartsavdelingens pågående undersøkelser finnes på SHKs nettsider. Informasjonen oppdateres jevnlig.

Sjøfartsavdelingens undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2020:

Hendelsesdato	Fartøy navn	Kategori	Fartøytype	Posisjon
05.11.2020	Stavanger Bliss	Øvrig ulykke	Tankskip	Til ankers utenfor Yeosu, Sør-Korea
06.10.2020	Stian-Andre	Forlis	Fiskefartøy	Øksfjord i Loppa
22.06.2020	Leander	Personskade	Fiskefartøy	Utenfor Hamningberg, Båtsfjord, Troms og Finnmark
12.06.2020	Synne	Forlis	Fiskefartøy	Nord for Hirtshals
08.05.2020	Sørbris	Forlis	Fiskefartøy	Breivikfjorden, Hasvik kommune, Troms og Finnmark
07.02.2020	Asbjørn Selsbane	Personskade	Fiskefartøy	Skjoldryggen, Sør-Helgeland, ca. 150 n mil fra kystlinja
28.12.2019	Fay	Forlis	Fiskefartøy	Nordøst av Honningsvåg
29.11.2019	Smolten	Kantring	Diverse	Mellom Måvær og Sleneset, Lurøy
23.03.2019	Viking Sky	Teknisk svikt	Passasjerskip-ferjer	Hustadvika, Fræna kommune, Møre og Romsdal
24.02.2019	Höeg London	Personskade	Diverse	Middelhavet, internasjonalt farvann sør for Sicilia
08.11.2018	KNM Helge Ingstad/Sola TS	Kollisjon	Diverse/Tankskip	Utenfor Stureterminalen i Hjeltefjorden, Hordaland
20.10.2018	ARV 2 (Iris)	Forlis	Fiskefartøy	Gloppenfjorden, Sogn og Fjordane



Nedenfor omtales to av undersøkelsene spesielt:

- Lørdag 28. desember 2019 kl. 1230 ble Statens havarikommisjon varslet av Hovedredningssentralen for Nord-Norge om at fiskefartøyet Fay var i ferd med å forlise 25 nautiske mil nordøst for Honningsvåg. Mannskapet på tolv personer rakk å evakuere fra fartøyet, som sank etter kort tid. Havarikommisjonen besluttet å iverksette en sikkerhetsundersøkelse. Undersøkelsen fokuserer i hovedsak på design, konstruksjon, og tilsynsvirksomhet.
- Fredag 12. juni 2020 forliste fiskefartøyet Synne nord for Hirtshals. Søk og redningsarbeid ble igangsatt, og mannskapet på to personer ble reddet av redningshelikopter og bragt i land. Ingen personer omkom. Havarikommisjonen besluttet å iverksette en sikkerhetsundersøkelse. Undersøkelsen fokuserer i hovedsak på konstruksjon og tilsynsvirksomhet.

4.2.2 Avgitte rapporter

I 2020 ble 6 undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

2020/06	Rapport om forlis av fiskefartøyet Andreas øst av Nord-Fugløy 18. februar 2018
2020/05	Rapport om sjøulykke, fiskebåten Jøsenbuen, forlis i Boknafjorden 13. oktober 2018
2020/04	Rapport om sjøulukke med fritidsbåt, Løkkarskjæret, Namsos, 1. august 2019
2020/03	Temarapport om teinefiskeulykker
2020/02	Rapport om personulykke om bord fabrikktråleren Nordstar 10. juni 2018
2020/01	Rapport om arbeidsulykke ombord i brønnbåten Rohav i Bergsfjorden, Troms, 10. september 2018

1 av disse rapportene ble i sin helhet oversatt til engelsk. De øvrige har engelsk sammendrag.

Nedenfor omtales to av rapportene mer utfyllende.

2020/04 Rapport om sjøulykke med fritidsbåt, Løkkarskjæret, Namsos, 1. august 2019

Torsdag 1. august 2019 grunnstøtte en fritidsbåt i Løkkaren ved Namsos, og begge om bord omkom som følge av ulykken. Etter kursendringer gjennom Løkkaren kjørte båten i ca. 36 knop på Løkkarskjæret. Mulig uoppmerksomhet om bord førte trolig til at den siste kursendringen før sammenstøtet ikke var et bevisst valg. Ved aktiv navigering ville kartplotteren vist at båten stevnet rett mot land hvis den hadde blitt benyttet. Dette til tross for at undersøkelsen avdekket at kartmaterialet som ble brukt i kartplotteren ikke viste korrekt plassering av jernstaken med grønt blink ved Løkkarskjæret.



Fritidsbåtens skader i baugpartiet etter kollisjonen. Foto: SHK

Værforholdene var gode, og med farvannets faste navigasjonsinstallasjoner ville det vært mulig for en båtfører å holde en sikker kurs gjennom Lökkaren samt observere Lökkarskjæret i tide, selv i nautisk tussmørke.

Hastigheten var høy i forhold til farvannets beskaffenhet og tiden på døgnet. Dette begrenset muligheten til å oppfatte hindringer og korrigere i tide. Alkoholpåvirkning kan ha påvirket oppmerksomhetsnivå og beslutninger. I tillegg kan Havarikommisjonen ikke utelukke at faktorer som tretthet, redusert nattsyn eller distraksjoner har medvirket.

2020/06 Rapport om forlis av fiskefartøyet *Andreas* øst av Nord-Fugløy 18. februar 2018

18. februar 2018 forliste fiskebåten *Andreas* øst av Fugløya. Alenefiskeren ble funnet i en kritisk tilstand og ble erklært omkommet tre dager senere. SHKs undersøkelse har funnet at fartøyets reststabilitet ikke var tilstrekkelig til å sikre *Andreas* fra å kandre og forlise da brottsjø slo inn over dekk. Den totale lasten om bord medførte sannsynligvis at fartøyets stabilitet ble marginal.



Andreas. Foto: Eier

En kameratfisker fra en annen fiskebåt sendte en bekymringsmelding til HRS da han ikke lenger kunne se AIS-signalene til fiskebåten *Andreas* og heller ikke fikk kontakt med fiskeren etter flere forsøk.

SHK antar at det kan være flere fartøy i gruppen 6–8 meter, tilsvarende *Andreas*, som ikke oppfyller de byggekravene som gjaldt da de ble bygget eller innført i merkeregisteret i perioden 1992–2014. SHK har ikke kartlagt det eksakte antallet fartøy dette vil gjelde for, men tilrår Sjøfartsdirektoratet å kartlegge omfanget, og iverksette tiltak som kan bidra til å forhindre lignende ulykker igjen.

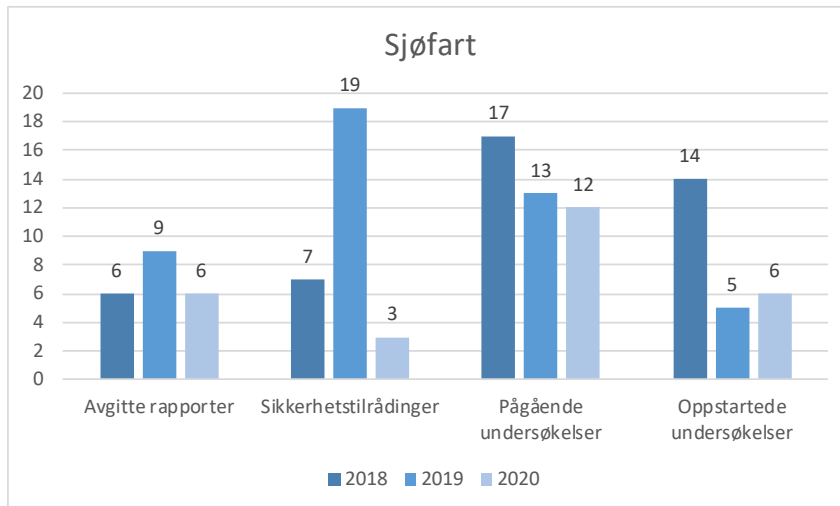
4.2.3 Sikkerhetstilrådinger

Sjøfartsavdelingen fremmet i 2020 tre sikkerhetstilrådinge. Disse retter seg mot tilsynsmyndigheter og organisasjoner, og adresserer sikkerhetsproblemer forbundet med mindre fiskefartøy og alenefiskere. Det vises til vedlegg 4 som inneholder oversikt over alle sikkerhetstilrådinge innen sjøfartsområdet.



4.2.4 Utvikling de siste tre årene

Diagrammet viser utviklingen i avgitte rapporter, sikkerhetstilrådinger, pågående undersøkelser ved årsskiftet og oppstartede undersøkelser pr. år for de siste tre årene.



Antall sikkerhetstilrådinger vil variere fra år til år avhengig av antall undersøkelser og funn av nye sikkerhetsproblemer. I 2020 er det en reduksjon i antall sikkerhetstilrådinger sammenholdt mot de to foregående år.

4.3 Andre aktiviteter

For å være oppdatert på og ha mulighet til å påvirke det internasjonale arbeidet knyttet til ulykkesundersøkelser, deltar avdelingen med personell i arbeidsgruppemøter i IMO – FSI (Flag State Implementation). SHK deltar også i møter tilknyttet EU – PCF (Permanent Cooperation Framework) og EMCIP user group. De to siste foraene er regulert i henhold til direktiv 2009/18/EC artikkel 10, der representanter for Europas havarikommisjoner (undersøkelse av sjøulykker) er til stede, samt Europakommisjonen og European Maritime Safety Agency (EMSA). Av aktuelle temaer som diskuteres/behandles i nevnes noen som følger:

- Prosessen rundt evaluering av implementering av direktivet.
- Mulige fremtidige endringer av direktivet.

Personell fra avdelingen deltar i årlig møte i Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) og i European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIF). Disse fora består henholdsvis av internasjonale og europeiske ulykkesundersøkere og bidrar til utveksling av erfaringer og informasjon knyttet til ulykkesundersøkelser med tanke på bedring av sjøsikkerheten. Det har ikke vært avholdt fysiske møter i 2020.



4.4 Måloppnåelse

Avgitte rapporter i 2020 identifiserer sikkerhetsproblemer og adresserer behov for sikkerhetsforbedringer i nasjonal og internasjonal skipsfart, på organisasjons- og myndighetsnivå. Erfaringsmessig tar det tid, og ofte flere undersøkelser som adresserer samme problemstilling, før aktører på myndighetsnivå får gjennomført tiltak for forbedring av sikkerheten, og ikke minst hvor man kan se en konkret sikkerhetsgevinst i form av færre ulykker. Vi ser imidlertid en høy grad av villighet til sikkerhetsforbedring hos de fleste av de adresserte aktørene.

SHK har over tid gjennomført et større antall undersøkelser på mindre yrkesfartøy. Dette har bidratt til en betydelig endring i de sikkerhetsmessige rammebetingelsene. Det forventes at dette vil bidra til å forbedre sikkerheten for fartøygruppen, og med det redusere antall ulykker. De største sikkerhetsutfordringene som gjenstår synes å peke mot de minste fiskefartøyene.

6 av de pågående undersøkelsene er ved årsskiftet eldre enn 12 måneder. For 2 av dem er det utgitt en delrapport og for de andre er det avgitt 12 måneders statusrapporter.



5.1 Varsling om ulykker og hendelser

1. juli 2020 overtok Havarikommisjonen ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser i forsvarssektoren med hjemmel i forsvarsundersøkelsesloven og tilhørende forskrift. Havarikommisjonen har opprettet et eget varslingsnummer som hele forsvarssektoren skal benytte. Den som benytter varslingsnummeret vil komme til vakthavende ved luftfartsavdelingen som koordinerer mottak og distribusjon i SHK.

Avdelingsdirektør i luftfartsavdelingen har det daglige koordineringsansvaret for Havarikommisjonen sin oppfølging av forsvarsundersøkelsesloven med tilhørende forskrift.

Tidlig varsling er viktig for raskt å kunne iverksette en effektiv undersøkelse.

3 varsler ble mottatt av vakthavende i 2020. Etter forundersøkelser undersøkes ingen av disse hendelsene videre av Havarikommisjonen.

5.2 Undersøkelser

Havarikommisjonen overtok 1. juli 2020 to undersøkelser som var igangsatt i regi av Statens havarikommisjon for Forsvaret (SHF). SHK har dermed to pågående undersøkelser innen forsvarssektoren ved utgangen av 2020. Disse er omtalt videre under.

Det er ingen egen avdeling i Havarikommisjonen knyttet til undersøkelser i forsvarssektoren. Ulykker og hendelser knyttet til luftforsvaret vil undersøkes av luftfartsavdelingen, ulykker og hendelser knyttet til sjøforsvaret undersøkes av sjøavdelingen, mens andre ulykker og hendelser knyttet til forsvarssektoren normalt undersøkes av vei- og landforsvarsavdelingen.

5.2.1 Pågående undersøkelser

Oversikt over pågående undersøkelser innen forsvarssektoren finnes på SHKs nettsider. Informasjonen oppdateres jevnlig.

Undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2020¹:

Hendelsesdato	Forsvarsgren	Hendelseskategori	Sted	Undersøkes av
11.03.2020	Luftforsvaret	Hendelse	Mosken i Værøy	Luftfart
04.02.2020	Luftforsvaret	Hendelse	Ørland flystasjon	Vei og landforsvar*

* Kjøretøyet var tilknyttet Luftforsvarets base på Ørlandet, men basert på at hendelsen skjedde på offentlig vei er undersøkelsen lagt til Havarikommisjonens vei- og landforsvarsavdeling.

Nedenfor omtales to av undersøkelsene spesielt:

- **Tirsdag 4. februar 2020.**
Under kjøring på asfaltert vei utenfor Ørland flystasjon, skled en Iveco LMV (Light Multirole Vehicle) av kjørebanelen og rullet over på taket. Kjøretøyet ble noe skadet. Tre personer i kjøretøyet fikk kun lettere fysiske skader. Hendelsen undersøkes av vei- og landforsvarsavdelingen.

¹Undersøkelsen av kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og den sivile maltaregistrerte tankbåten Sola TS rett utenfor Stureterminalen i Øygarden i Hordaland undersøkes etter den sivile sjøloven. Undersøkelsen gjennomføres av sjøfartsavdelingen i Havarikommisjonen.



- **Onsdag 11. mars 2020.**

Et C-130J Hercules transportfly var nær ved å kollidere med fjelløya Mosken i Lofoten. En brå unnamanøver forhindret sammestøtet. Flyet var det første i en formasjon av to fly som trente lavtflyging under visuelle forhold med nattoptikk. Den alvorlige luftfartshendelsen skjedde etter at det var kjent at SHK skulle overta SHF sine oppgaver. Den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen har derfor i hovedsak vært i regi av luftfartsavdelingen i Havarikommisjonen helt fra hendelsestidspunktet.

5.2.2 Avgitte rapporter

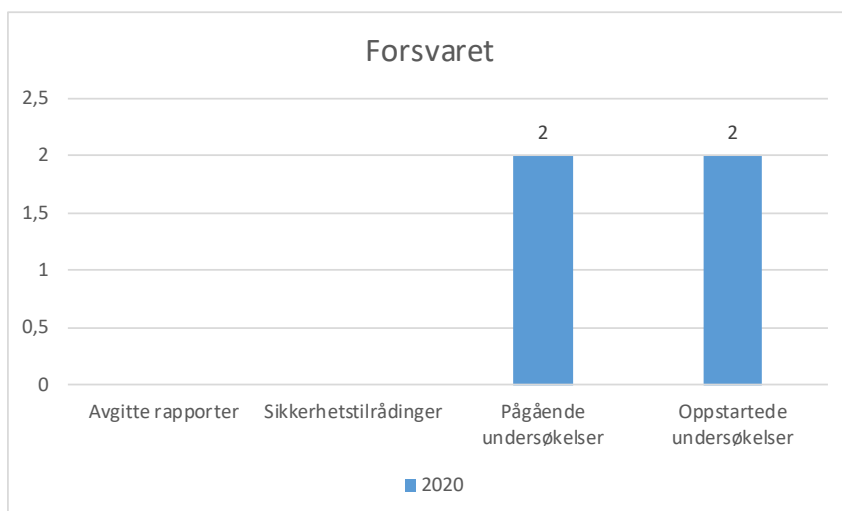
Ingen undersøkelser ble avsluttet i 2020.

5.2.3 Sikkerhetstilrådinger

Det er ikke avgitt rapporter eller sikkerhetstilrådinger i 2020. Det er heller ikke avgitt sikkerhetskritisk varsel.

5.2.4 Utvikling de siste tre årene

Diagrammet viser utviklingen i avgitte rapporter, sikkerhetstilrådinger, pågående undersøkelser og oppstartede undersøkelser pr. år



5.3 Andre aktiviteter

Det har vært avholdt flere møter mellom Havarikommisjonen og ulike deler av forsvarssektoren knyttet til overtakelsen av oppgaven som undersøkelsesmyndighet fra 1. juli 2020. SHK har ikke deltatt i noen internasjonale fora knyttet opp mot forsvarssektoren.

5.4 Måloppnåelse

Ingen pågående undersøkelser har oversteget 12 måneder.

6 Ressursbruk

KPI'er – indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Tabellene under viser økonomiske indikatorer for de tre siste år og brukes som felles referansemål for drifts- og administrasjonseffektivitet i staten.

KPI1: Lønnsutgifter per årsverk

Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk

	2020	2019	2018
Lønn og sosiale utgifter artsk.kl. 5	53 072 258	54 764 952	52 591 934
Antall årsverk*	44,0	44,9	43,5
= Lønnsutgifter per årsverk	1 206 188	1 219 709	1 209 010

KPI2: Totalutgift per årsverk

Sum totale utgifter/Antall årsverk

	2020	2019	2018
Sum totale utgifter artsk.kl. 4-7	78 943 949	80 777 54	74 969 420
Antall årsverk*	44,0	44,9	43,5
= Totale utgifter per årsverk	1 794 181	1 799 054	1 723 435

KPI3: Lønnsutgiftsandel

Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter

	2020	2019	2018
Lønn og sosiale utgifter artsk.kl. 5	53 072 258	54 764 952	52 591 934
Sum totale utgifter artsk.kl. 4-7	78 943 949	80 777 541	74 969 420
= Lønnsutgiftsandel	0,67	0,68	0,70

KPI4: Andel administrative utgifter

Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter

	2020	2019	2018
Administrasjonsutgifter	18 165 031	15 039 983	14 958 743
Sum totale utgifter artsk.kl. 4-7	78 943 949	80 777 541	74 969 420
= Andel administrative utgifter	0,23	0,19	0,20

KPI5: Administrative utgifter per årsverk

Administrasjonsutgifter/Antall årsverk

	2020	2019	2018
Administrasjonsutgifter	18 165 031	15 039 983	14 958 743
Antall årsverk	44,0	44,9	43,5
= Administrative utgifter per årsverk	412 842	334 966	343 879

*Antall utførte årsverk for 2020 er beregnet på bakgrunn av ny definisjon i Personalmelding: PM-2019-13, nærmere omtalt i Del II.

KPI1 Lønnsutgifter per årsverk økte i perioden 2018–2019, men er redusert noe i perioden 2019–2020. Økningen i perioden 2018–2019 kan i hovedsak sees i sammenheng med de årlige lønnsoppgjørene. Reduksjon i lønnsutgifter per årsverk i perioden 2019–2020 er i hovedsak knyttet til ubesatte stillinger, samt mindre bruk av overtid i 2020. Det har i 2020 vært gjennomført flere rekrutteringsprosesser til ubesatte stillinger, hvor tidspunkt for tiltredelse har vært i perioden 1. juli 2020 til 1. desember 2020. Virkningen av dette vil først komme i 2021.

KPI2 Totalutgift per årsverk ligger relativt stabilt i perioden 2018–2020. Utgiftene påvirkes blant annet av undersøkelsesaktiviteten og vil variere fra år til år. I 2020 har SHK vært påvirket av koronasituasjonen i form av reduserte utgifter knyttet til reise- og møteaktivitet samt forsinkelser i ansettelsesprosesser, men har samtidig hatt en økning i utgifter som følge av organisasjonsendringen fra SHT til SHK. Dette er nærmere omtalt under KPI4 og KPI5.

KPI3 Lønnsutgiftsandelen av totale utgifter viser en liten nedgang i perioden 2018–2020. Nedgangen kan forklares med ubesatte stillinger i påvente av avklaring knyttet til oppgaven som undersøkelsesmyndighet for forsvarssektoren.

KPI4 og KPI5 Administrative utgifter av totale utgifter og administrasjonsutgifter per årsverk ligger relativt stabilt, men har økt noe fra 2019 til 2020. Økningen skyldes i hovedsak kjøp av konsulenttjenester til bistand til rekruttering og utvikling av ny nettside samt noe reduserte undersøkelsesrelaterte kostnader. Husleie og utgifter til drift av eiendom og lokaler tilsvarende 12,9 MNOK utgjør en stor andel av administrasjonsutgiftene.

Del IV Styring og kontroll i virksomheten

Havarikommisjonen benytter mål- og resultatstyring som sitt grunnleggende styringsprinsipp. SHK viser til at samlet måloppnåelse er god, jf. del III. SHK har over flere år arbeidet med å bygge opp et hensiktsmessig kvalitetssystem for helhetlig styring og kontroll basert på blant annet DFØs metoder og prinsipper i ISO 9000.

1.1 Risikovurdering

Den overordnede risikovurderingen for 2020 viser et relativt lavt risikobilde. SHK har likevel valgt å ha særskilt fokus på følgende risikoer.

Tillit og omdømme

SHK er avhengig av tillit og godt omdømme for å utføre sitt samfunnsoppdrag. Våre undersøkelser og rapporter om ulykker må ha høy kvalitet. Risikoen for tap av tillit kan være særlig høy dersom det er saker med interessekonflikter. Det gjelder både forholdet til de rettslige prosessene og håndtering av tredjeparter og media. Tidlig involvering av ledelsen har fokus i disse prosessene. Havarikommisjonen har utarbeidet en egen kommunikasjonsplan til hjelp i det daglige arbeidet.

Storulykke

Det er avgjørende at SHK er i stand til å håndtere storulykker, også de ulykkene som krever ressurser langt utover det Havarikommisjonen normalt er dimensjonert for, både kapasitetsmessig og økonomisk. I slike undersøkelser registreres og diskuteres erfaringspunkter underveis i undersøkelsene og vi gjennomfører evalueringer når undersøkelsene er avsluttet. Det er ulikheter i våre sektorområder og det er viktig at alle områdene er forberedt på storulykker. Ved storulykker legger SHK opp til utstrakt bruk av ressurser og kompetanse på tvers av organisasjonen, kjøp av ekstern bistand der det er mulig, samt en rask og god dialog med departementet knyttet til økonomi og budsjett.

12-månedersfrist på rapporter

I mange av undersøkelsene er 12-månedersfristen vanskelig å overholde. Mange ulykker, stor kompleksitet med mange og ofte internasjonale aktører involvert, samt strenge forvaltningskrav er noen av årsakene til dette. Kontinuerlig forbedring av virksomhetens styringssystem med tilhørende prosedyrer, samt sterkere avgrensning, er tiltak som er iverksatt for bedre måloppnåelse. Dersom endelig rapport ikke er ferdigstilt innen 12 måneder, blir det publisert oppdatert informasjon om status for undersøkelsen, som en foreløpig rapport.

Effektiv ressursbruk, internkontroll og økonomistyring

Kompetente medarbeidere og ledere, etablert styringssystem, hensiktsmessige arbeidsverktøy og en fleksibel organisasjon er viktige suksessfaktorer for å sikre effektiv ressursbruk og overholdelse av gjeldende lover og regelverk i SHK.

Havarikommisjonens opplegg for internkontroll er forankret i SHKs styrende dokumenter i styringssystemet og følges blant annet opp i et eget opplegg for gjennomføring av internrevisjoner og et eget avvikssystem. I tillegg gjennomfører SHK årlig en «Ledelsens gjennomgang» der etatens kvalitetsmål, ressursbehov, revisjonsprogram og forbedringstiltak drøftes og besluttes. SHK har et lokalt personvernombud som rapporterer direkte til direktør og som jevnlig deltar på virksomhetens ledermøter. Personvernombudet utarbeider en årlig statusrapport på personvernområdet som behandles i ledelsen.

Innen økonomi- og budsjettområdet har SHK etablerte instruksjoner, rutiner og prosedyrer som sikrer en god økonomistyring gjennom året. I tillegg til de faste rapporteringene til departementet har Havarikommisjonen en månedlig økonomi- og regnskapsgjennomgang i ledelsen. SHK er fullservicekunde hos DFØ på regnskap og lønn og dette bidrar positivt til å overholde økonomiregelverket i staten og gjennomføring av budsjett.

Smittefare

Som et ledd i å forebygge smitte av covid-19 på arbeidsplassen gjennomførte SHK, sammen med vernetjeneste og tillitsvalgte, en egen risikovurdering av mulig smittefare høsten 2020. SHK valgte å risikovurdere følgende tre hovedområder:

- Unngå smittefare ved tilstedeværelse i kontorlokalene
- Unngå smittefare som følge av reisevirksomhet og i møter med eksterne
- Unngå smittefare for arbeidstakere i risikogrupper

Resultatet viser at det er lav risiko for smitte på Havarikommisjonens arbeidsplass. På enkelte områder var det imidlertid behov for tydeligere retningslinjer og informasjon.

1.2 Fagstab

Fagstab involveres kontinuerlig i undersøkelser innen alle virksomhetsområder gjennom deltakelse ute på ulykkessted, intervjuer, juridisk bistand og metodisk analysearbeid (NSIA-metoden). To store bidrag fra fagstab i 2020 har vært delundersøkelse 2 av kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS, samt undersøkelse av hendelse med C-130J Hercules. Videre har fagstab foretatt løpende arbeid med intern kvalitetssikring av undersøkelsesrapporter, styringssystem og styrende dokumenter, samt opplæring av nytilsatte. Fagstab har også holdt flere presentasjoner for eksterne om SHKs virksomhet, undersøkelser og metodikk.

1.3 Personalmessige forhold

HMS/arbeidsmiljø

Ledelsen og AMU har jobbet kontinuerlig gjennom 2020 med oppfølging av arbeidsmiljøet i virksomheten. SHK gjennomførte en arbeidsmiljøundersøkelse i mars 2020. På virksomhetsnivå viser resultatene at Havarikommisjonen har et tilfredsstillende og godt psykososialt arbeidsmiljø. Alle avdelinger har jobbet med oppfølging av undersøkelsen i egen enhet. I en avdeling har oppfølgingen vært utført i samarbeid med bedriftshelsetjenesten.

Den pågående pandemien har medført at Havarikommisjonens ansatte har hatt hjemmekontor som hovedregel i lange perioder i 2020. Ledelsens fokus har vært å følge nasjonale og lokale krav og anbefalinger, samt å tilrettelegge for et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø for våre ansatte. Informasjonbehovet hos de ansatte har vært stort og ledelsen har prioritert å sende ut nyhetsoppdateringer jevnlig.

SHK har en egen avtale knyttet til krisehjelp og psykologisk bistand som ledd i vårt forebyggende HMS-arbeid. Bistanden retter seg særlig mot havariinspektører som har vært ute i en utrykningssituasjon.

Sykefravær

SHK har i 2020 en nedgang i sykefraværet sammenlignet med året før. Vi ser en reduksjon i det kortvarige sykefraværet fra andre tertial og ut året, samtidig som langtidsfraværet, som ikke er arbeidsrelatert, også har en nedadgående trend. Havarikommisjonen har utarbeidet tiltak og aktiviteter for sykefraværarbeidet som blir fulgt opp i etatens AMU-møter. Eksempler på tiltak er tilbud om årlig helseundersøkelse hos bedriftslege, eget vaksineprogram for havariinspektører og influensavaksine for alle ansatte.

	2020	2019	2018	2017	2016
Sykefravær i %	5,08	6,58	5,26	3,17	5,84

Seniorpolitikk

Gjennomsnittsalderen i SHK er ca. 51 år, og det er prioritert å legge til rette for at ansatte kan stå i arbeid så lenge de ønsker. Alle ansatte tilbys ergonomigjennomgang på kontorarbeidsplassene, og egnet utstyr kjøpes inn etter behov. SHK avholder også jevnlig pensjonskurs i regi av Statens pensjonskasse (SPK) for arbeidstakere over 60 år.

Kompetanseutvikling

Hver avdeling i SHK har egne kompetansematriser, som skal bidra til å ha oversikt over avdelingenes kompetanse og behov for oppdatering eller ny kompetanse. Alle havariinspektører, samt medarbeidere i fagstab, skal gjennomføre et tre-ukers grunnleggende kurs i «Fundamentals of Accident Investigations» på Cranfield University i England. Havarikommisjonen har også en «Plan for intern og ekstern opplæring av medarbeidere i SHK». Her vises frekvens for oppfriskning av interne kurs på f.eks. intervjueteknikk, samt innhold og omfang av kurset.

Likestilling

67 % av de ansatte i Havarikommisjonen er menn, og 33 % er kvinner. Kjønnfordelingen er relativt stabil over tid. Høyest kvinnerepresentasjon er det i fagstab og i administrasjonsavdelingen.

	Totalt antall	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Fast ansatte 31.12.2011	43	14	33	29	67
Fast ansatte 31.12.2012	45	15	33	30	67
Fast ansatte 31.12.2013	46	16	35	30	65
Fast ansatte 31.12.2014	46	16	35	30	65
Fast ansatte 31.12.2015	47	17	36	30	64
Fast ansatte 31.12.2016	45	16	36	29	64
Fast ansatte 31.12.2017	51	19	37	32	63
Fast ansatte 31.12.2018	49	18	37	31	63
Fast ansatte 31.12.2019	46	17	37	29	63
Fast ansatte 31.12.2020	54	18	33	36	67

I tråd med Hovedtariffavtalen (HTA) pkt. 2.3 utarbeider Havarikommisjonen årlig et statistikkgrunnlag som inkluderer lønnskartlegging etter kjønn. For sammenlignbare stillinger (havariinspektører/medarbeidere i fagstab) viser kartleggingen for 2020 at menns lønn er 97,4 % av kvinners lønn.

Inkluderingsdugnad

Havarikommisjonen har generelt lav turnover og gjennomfører få rekrutteringer i løpet av et normalår. 2020 har vært et spesielt år med rekruttering til nye stillinger, som følge av nye oppgaver, og til vakanser som var holdt ledige i påvente av nye oppgaver. I et normalår har SHK færre enn 5 rekrutteringer i året, mens vi i 2020 fikk 9 nyansettelser.

Ansettelser	2020
Nyansettelser totalt	9
Nyansatte i målgruppen	0
Andel nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en	0

Havarikommisjonen er en liten etat og en stor del av våre ansatte er havariinspektører. Dette er en operativ stilling som setter visse krav til funksjonsevne, blant annet i forbindelse med utrykning til vanskelig tilgjengelige og krevende havaristeder. Kravene til funksjonsevne er derfor nødvendig for at våre ansatte skal kunne bidra til at virksomheten løser sitt samfunnsoppdrag.

SHK har tilpasset malen for våre stillingsannonser slik at den støtter opp under målene i inkluderingsdugnaden. I 2020 har medarbeidere i virksomheten også deltatt i webinarer og møter der inkluderingsdugnaden har vært tema.

Det er viktig for SHK å støtte opp under arbeidet med inkluderingsdugnaden, samtidig som vi tar tilstrekkelig hensyn til de oppgaver som inngår i våre utlyste stillinger. Erfaringen har vist at det for en stor del av våre stillinger er utfordrende å ansette søkere med nedsatt funksjonsevne og/eller hull i CV.

1.4 Effektivisering og digitalisering

Undersøkelser er et kompetansetungt og kvalitativt arbeid som vanskelig lar seg effektivisere ved hjelp av digitalisering.

Det er særlig i informasjonsinnhentingsfasen at SHK har behov for å tilrettelegge for effektive kommunikasjonsløsninger i kontakt med eksterne, og SHK har en etablert løsning for digital innsending av informasjon gjennom Altinn.

Pandemien har bidratt til at Havarikommisjonen i langt større grad enn tidligere har tatt i bruk digitale kommunikasjonsløsninger. Gjennom opplæring og bruk har den enkelte medarbeider tilegnet seg kompetanse på løsningene slik at de på en effektiv måte kan kommunisere digitalt med interne og eksterne samarbeidspartnere.

SHKs administrative støttesystemer innen økonomi, lønn, dokumentforvaltning, rekruttering og anskaffelser er elektroniske og på den måten tilrettelagt for digitale arbeidsprosesser. Neste steg vil være å vurdere heldigitale arbeidsprosesser og muligheter for robotisering.

Stadig bedre metoder og IKT-verktøy gjør SHK mer effektiv, og dette er et arbeid som prioriteres høyt i Havarikommisjonen. Flere år med ABE-reform har bidratt til gjennomføring av flere effektiviseringstiltak og mer effektiv utnyttelse av administrative ressurser. SHK er imidlertid en relativt liten etat med begrensede muligheter til å ta ut gjentakende årlige produktivetsgevinster, uten at det får direkte følger for virksomhetens måloppnåelse.

1.5 Læringer

SHK er en liten virksomhet og vi er avhengig av å søke samarbeid med andre statlige virksomheter for å kunne tilfredsstillere kravene i læreplanen. SHK har tidligere hatt kontakt med andre statlige virksomheter på Lillestrøm for å avklare muligheter for et samarbeid. På grunn av pandemien har vi i 2020 ikke lyktes med å få på plass en lærlingeløsning, arbeidet vil fortsette i 2021.

Del V Vurdering av fremtidsutsikter

Krav om flere, bedre og raskere undersøkelser

Det er et økende krav til undersøkelsene fra pårørende, fagmiljøer og berørte parter. Håndtering og ivaretagelse av pårørende og media blir stadig mer omfattende og krevende.

Gode undersøkelser krever et best mulig faktagrunnlag og god metodisk tilnærming. Nødvendig tilgang til ulike typer data vil være avgjørende for kvaliteten på undersøkelsene. Et godt metodisk rammeverk skal blant annet bidra til å sikre måloppnåelse knyttet til effektiv tidsbruk.

Effektiv drift av IKT og ivaretagelse av informasjonssikkerhet blir mer utfordrende. Krav til effektive systemer stiger samtidig som trusselnivået øker. Fokus på sikkerhet og tilpasning til ny sikkerhetslov vil være viktig for å bevare den høye tilliten til Havarikommisjonens arbeid.

Undersøkelser i transportsektoren blir mer komplekse og tekniske. Transportreformene endrer risikobildet og innføring av stadig ny teknologi påvirker undersøkelsene. Dette vil totalt sett kreve mer av SHK i årene som kommer, særlig når det gjelder kompetanse hos den enkelte medarbeider.

Ledelseskomentarer årsregnskapet 2020

Formål

Statens havarikommisjon (SHK) er en fast, uavhengig undersøkelseskommissjon. SHK undersøker ulykker og hendelser innenfor luftfarts-, jernbane-, veg-, sjøfarts- og forsvarssektoren. SHK er en etat underlagt Samferdselsdepartementet, og fører regnskap i henhold til kontantprinsippet.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten med tilhørende rundskriv fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i Instruks Statens havarikommisjon datert 29. juni 2020. Årsregnskapet for 2020 gir et dekkende bilde av SHKs disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurderinger av vesentlige forhold

Samlet tildeling på utgiftssiden utgjør kr 83 804 000 og består av kr 84 900 000 i ordinær bevilgning, kr 250 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i det statlige tariffområdet, reduksjon på kr 1 600 000 i supplerende tildelingsbrev av 21. desember 2020 og kr 254 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2019, jf. Note A.

Det er avvik i regnskapet fra tildelte midler på utgiftssiden, jf. regnskapsførte utgifter i oppstillingen av bevilgningsrapporteringen per 31.12.2020. Mindreutgiften utgjør kr 4 860 051 og skyldes i hovedsak reduserte lønns- og personalkostnader. Dette er som følge av forsinkelser i pågående rekrutteringsprosesser grunnet koronasituasjonen samt forsinkelser i avklaring relatert til overføring av personell fra Statens havarikommisjon for forsvaret (SHF). Det har også vært reduserte kostnader knyttet til reise- og møteaktivitet i 2020 grunnet koronasituasjonen. Som det fremgår av Note B har SHK søkt om å få overført kr 4 178 000 av tildelte midler på kapittel/post 131401 til neste budsjettår.

Netto rapporterte driftsutgifter utgjør kr 77 047 785. Sum innbetalinger fra drift utgjør kr 198 700, jf. Note 1. Lønn og sosiale utgifter utgjør kr 53 072 258 og tilsvarer 68,9 % av driftsutgiftene, jf. Note 2. Andre utbetalinger til drift utgjør kr 24 174 227, herav kr 12 878 348 utgifter til husleie og drift av eiendom og lokaler, jf. Note 3.

Utgifter som er direkte relatert til undersøkelser i 2020 beløper seg til kr 3 846 107. Av de undersøkelsesrelaterte utgiftene utgjør kr 1 234 311 undersøkelsen av kollisjonen mellom fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS. Utgifter som er direkte knyttet til overføring av undersøkelsesmyndighet for forsvarssektoren til SHK utgjør kr 2 550 207, dette i form av kostnader til navneendring, midlertidige lokaler, rekruttering samt andre engangskostnader. Året 2020 har vært preget av jevn aktivitet når det gjelder undersøkelser, men på grunn av koronasituasjonen har det vært begrenset med reise- og møteaktivitet, kurs og konferanser.

Netto rapporterte investeringsutgifter utgjør kr 1 896 164 og er hovedsakelig knyttet til kjøp av lisenser, inventar og datamaskiner.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2020 kr 2 127 930. Oppstillingen av artskontorapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværendet består av.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for SHK. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato, men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2021.

Lillestrøm, 15. mars 2021



William J. Bertheussen
Direktør
Statens havarikommisjon

Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Statens havarikommisjon (SHK) er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2019 og eventuelle tilleggskrav av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- c) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapporteringen er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene.

SHK er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Bevilgningsrapportering

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger SHK står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som SHK har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet som SHK har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva SHK har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser SHK står oppført med i statens kapitalregnskap.

Artskontorrapportering

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall SHK har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. SHK har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og vises derfor ikke som inntekt i oppstillingen.

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2020

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merutgift (-) og mindreutgift
1314	Driftsutgifter	01		A, B	83 804 000	78 943 949	4 860 051
1633	Nettoordning for mva i staten	01				3 213 420	
Sum utgiftsført					83 804 000	82 157 369	

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merinntekt og mindreinntekt (-)
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	67 151	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift		0	6 530 328	
Sum inntektsført					0	6 597 479	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						75 559 889	

Kapitalkontoer

60053201	Norges Bank KK/innbetalinger					1 810 929	
60053202	Norges Bank KK/utbetalinger					-77 683 403	
713371	Endring i mellomværende med statskassen					312 585	
Sum rapportert						0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)

Konto	Tekst	31.12.2020	31.12.2019	Endring
713371	Mellomværende med statskassen	-2 127 930	-2 440 515	312 585

*Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter (gjelder både for utgiftskapitler og inntektskapitler). Se note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år for nærmere forklaring.

Note A Forklaring av samlet tildeling

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
131 401	254 000	83 550 000	83 804 000

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Merutgift (-) / mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter/ mindreinntekter iht merinntektsfullmakt	Om-disponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparing-er (-)	Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020*	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp**	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
131 401	4 860 051		4 860 051				165 397	5 025 448	4 177 500	4 177 500

*DFØ har i 2020 endret utbetalingsløsningen for overtid, reisetid og timelønn. Dette medfører at virksomheter som er lønnskunder av DFØ for regnskapsåret 2020 vil utbetale overtid for 13 måneder (november og desember 2019 og januar til november 2020). Berørte virksomheter har fått fullmakt til å overskride bevilgning i 2020 tilsvarende engangseffekten knyttet til omlegging av utbetalingsløsningen i DFØ.

**Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp

SHKs ubrukte bevilgning på kapittel/post 131401 beløper seg til kr 4 860 051. I tillegg har SHK fått fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020 med kr 165 397. Dette utgjør totalt kr 5 025 448. SHK har søkt om å få overført kr 4 178 000 til neste budsjettår. Mulig overføring til neste år er en beregning, og SHK får tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet om endelig beløp som overføres til neste år.

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettår

Det er i 2020 ikke inngått nye leieavtaler eller avtaler om kjøp av tjenester av vesentlig betydning.

Fullmakt til nettobudsjettering ved utskifting av utstyr

Fullmakt til nettobudsjettering ved utskifting av utstyr ble i 2020 benyttet til utskifting av bil samt pc'er.

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2020

	Note	2020	2019
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Andre innbetalinger	1	198 700	0
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		198 700	0
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	53 072 258	54 764 952
Andre utbetalinger til drift	3	24 174 227	24 057 808
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		77 246 485	78 822 761
Netto rapporterte driftsutgifter		77 047 785	78 822 761
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		0	0
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	4	1 896 164	1 954 781
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		1 896 164	1 954 781
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		1 896 164	1 954 781
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	5	9 351	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		9 351	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
		0	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		57 800	58 100
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		6 530 328	6 743 610
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		3 213 420	2 887 507
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		-3 374 708	-3 914 203
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		75 559 889	76 863 339
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld		2020	2019
Fordringer		125 750	36 750
Kontanter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-2 227 641	-2 464 182
Skyldige offentlige avgifter		-26 639	-13 083
Annen gjeld		600	0
Sum mellomværende med statskassen	6	-2 127 930	-2 440 515

Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Andre innbetalinger</i>		
Salgssum anleggsmidler	198 700	0
Sum andre innbetalinger	198 700	0
Sum innbetalinger fra drift	198 700	0

Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2020	31.12.2019
Lønn	42 467 237	43 816 174
Arbeidsgiveravgift	6 530 328	6 743 610
Pensjonsutgifter *	4 662 128	4 743 342
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-1 284 486	-1 314 153
Andre ytelser	697 052	775 979
Sum utbetalinger til lønn og sosiale utgifter	53 072 258	54 764 952
Antall årsverk:	44,0	44,9

*Nærmere om pensjonskostnader

Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2020 er 14 prosent. Premiesatsen for 2019 var 14 prosent.

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2020	31.12.2019
Husleie	10 549 913	10 268 588
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	138 299	18 004
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	2 328 435	1 823 125
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	123 493	104 863
Mindre utstysanskaffelser	762 415	479 528
Leie av maskiner, inventar og lignende	596 728	718 046
Kjøp av konsulenttenester	4 179 542	2 684 403
Kjøp av andre fremmede tenester	3 174 164	3 670 092
Reiser og diett	966 248	2 514 246
Øvrige driftsutgifter	1 354 990	1 776 914
Sum andre utbetalinger til drift	24 174 227	24 057 808

Note 4 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	499 924	929 553
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	1 396 240	1 025 228
Sum utbetaling til investeringer	1 896 164	1 954 781

Note 5 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2020	31.12.2019
Tilfeldige og andre inntekter	9 351	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	9 351	0

Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2020	31.12.2020	
	Spesifisering av	Spesifisering	Forskjell
	<u>bokført</u> avregning med	av <u>rapportert</u>	
	statskassen	mellomværende med	
		statskassen	
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler	0	0	0
Obligasjoner	0	0	0
Sum	0	0	0
Omløpsmidler			
Kundefordringer	0	0	0
Andre fordringer	125 750	125 750	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
Sum	125 750	125 750	0
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-318 729	0	-318 729
Skyldig skattetrekk	-2 227 641	-2 227 641	0
Skyldige offentlige avgifter	-26 639	-26 639	0
Annen kortsiktig gjeld	-2 911 435	600	-2 912 035
Sum	-5 484 445	-2 253 680	-3 230 765
Sum	-5 358 695	-2 127 930	-3 230 765



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/03	2020/01T	<p>Onsdag 11. januar 2017 mistet besetningen kontrollen på en Cessna 560 Encore i lav høyde etter avgang. Den sannsynlige forklaringen på at flyet plutselig stupte ned, er at haleflaten steilet som følge av ising påført fra slush-spray fra rullebanen og fra fallende snø og sludd. Haleflatens gummi-avising «boots» var i automatisk modus og inaktiv under avgangen og den påfølgende steilingen. Textron/Cessna opplyser at de ikke tidligere har erfart tap av kontroll som følge av ising på haleflaten på sine flymodeller.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Textron/Cessna informerer alle sine kunder som opererer Cessna Citation om denne ulykken og om faren for forurensning på haleflaten i form av is eller annet med steiling som resultat.</p>
2020/03	2020/02T	<p>Onsdag 11. januar 2017 mistet besetningen kontrollen på en Cessna 560 Encore i lav høyde etter avgang. Undersøkelsen har vist at ansvarlig leder (AM) hadde flere vesentlige roller innen sikkerhet i selskapet. De forutsatte monitorerende og korrigerende roller, slik det synes å være tiltenkt gjennom EASA's PART-ORO, var dermed fraværende.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Luftfartstilsynet endrer sine rutiner for godkjenning av organisasjoner i tråd med intensjonen i EASAs regelverk.</p>
2020/04	2020/03T	<p>Helikopterulykken med Mil MI 8AMT RA-22312 i Isfjorden 26. oktober 2017 inntraff ved innflyging til Heerodden. Havarikommisjonens undersøkelse fant at driften av helikopterbasen på Heerodden hadde utviklet avvik i forhold til helikopterselskapets prosedyrer og standarder, til tross for at basen er gjenstand for kvartalsvise internrevisjoner.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Convers Avia Airlines JSC gjennomfører en systematisk revisjon av helikopterselskapets organisasjon på Heerodden og iverksetter tiltak for å oppnå en forventet god sikkerhetsstandard.</p>
2020/04	2020/04T	<p>Helikopterulykken med Mil MI 8AMT RA-22312 i Isfjorden 26. oktober 2017 inntraff ved innflyging til Heerodden. Havarikommisjonens undersøkelse fant at driften av helikopterbasen på Heerodden hadde utviklet avvik i forhold til helikopterselskapets prosedyrer og standarder, til tross for at basen er gjenstand for kvartalsvise internrevisjoner.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at den russiske luftfartsmyndigheten (State Civilian Aviation Authority-SCAA) påser at Convers Avia Airlines JSC gjennomfører en systematisk revisjon, definerer forventet sikkerhetsstandard og iverksetter tiltak som gir den forventede gode sikkerhetsstandarden.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/04	2020/05T	<p>Helikopterulykken med Mil MI 8AMT RA-22312 i Isfjorden 26. oktober 2017 inntraff ved innflyging til Heerodden. Ingen om bord hadde medbrakt eller var iført overlevelsesdrakter eller hadde på seg flytevester. Helikopteret hadde hverken redningsflåte eller påmontert nødflyteutstyr. Dagens nasjonale regelverk setter ikke krav til slikt nødutstyr for flermotors helikoptre når flygingen skjer nærmere land enn 10 minutters flytid. For enmotors luftfartøy er det krav om slikt utstyr når flygingen foregår lenger ut fra land enn 3 minutters flytid. Havarikommisjonens undersøkelse viser behov for en utvidelse av eksisterende regelverkskrav til også å gjelde flermotors helikoptre.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Luftfartstilsynet utvider forskriftsverket slik at det settes krav til bruk av egnet nødutstyr for alle typer helikoptre i fjell og øde områder og på Svalbard. I tillegg bør nødflyteutstyr benyttes på helikoptre ved flyging over hav uansett avstand til kystlinjen på Svalbard.</p>
2020/04	2020/06T	<p>Helikopterulykken med Mil MI 8AMT RA-22312i Isfjorden 26. oktober 2017 ved Heerodden, inntraff under værforhold som ble rapportert til å være vesentlig dårligere enn de publiserte værminima for helikopterbasen på Heerodden. Convers Avia JSC tillot kun VFR flyging på Svalbard, og i det krevende været og i skumring mistet flygerne de visuelle referansene og havarete. Både brått skiftende vær og lysforhold er risikofaktorer som tilsier behov for å kunne fly under instrumentforhold. Havarikommisjonen ser behovet for at alle helikopteroperasjoner som foregår i mørketiden på Svalbard skjer med luftfartøy og mannskap som muliggjør flyging etter instrumentflygeregler.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Luftfartstilsynet å utvide sitt regelverk til at helikopteroperasjoner på Svalbard som foregår i mørketiden skal være tilrettelagt for instrumentflyging for eksempel basert på GNSS PinS operasjoner.</p>
2020/06	2020/07T	<p>28. august 2018 havarete mikroflyet LN-YSZ nordøst av Svartisen, og undersøkelsen har identifisert flere faktorer relatert til mikroflymiljøet som ga rom for at fartøysjefen kunne operere med reduserte sikkerhetsmarginer. Oppfølging av planlagte tiltak etter Luftfartstilsynets revisjoner av Mikroflyseksjonen i Norges Luftsportforbund (NLF) har ikke vært tilstrekkelig. Dermed har avvik i flere tilfeller ikke blitt tilfredsstillende korrigert.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Luftfartstilsynet gjennomfører en tettere og bedre oppfølging av Norges Luftsportforbund (NLF) og Mikroflyseksjonen. Dette for å sikre at sikkerhetssystemet fungerer som forutsatt, samt at planlagte tiltak etter revisjoner følges opp og etterleves.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/06	2020/08T	<p>28. august 2018 havarerte mikroflyet LN-YSZ nordøst av Svartisen, og undersøkelsen har identifisert flere faktorer relatert til mikroflymiljøet som ga rom for at fartøysjefen kunne operere med reduserte sikkerhetsmarginer. Planlagte tiltak etter Luftfartstilsynets revisjoner av Mikroflyseksjonen i Norges Luftsportforbund (NLF) var ikke tilfredsstillende utført. NLF hadde heller ikke gjennomført intern revisjon hos mikroflyklubbene i 2018. Dermed har avvik i flere tilfeller ikke blitt fanget opp og tilfredsstillende korrigert.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Norges Luftsportforbund (NLF) og Mikroflyseksjonen bedrer sin oppfølging av mikroflyklubbene for å styrke sikkerhetskulturen. Dette innebærer oppfølging av avvik avdekket under revisjoner, samt å påse gjennom internrevisjoner at klubbene og medlemmene etterlever forbundets regelverk og anbefalinger som er nedfelt i Mikroflyhåndboken.</p>
2020/06	2020/09T	<p>28. august 2018 havarerte mikroflyet LN-YSZ nordøst av Svartisen, og undersøkelsen viser at passasjerer ikke har vært tilstrekkelig kjent med risikoen de utsetter seg for, herunder at luftfartøyet ikke er sertifisert av luftfartsmyndighet og hvilke forsikringsvilkår som gjelder. Ifølge risikohierarkiet for ulike aktører i luftfarten, gis lavest vern til passasjerer og flygere innenfor allmennflyging og luftsport. Det er viktig at passasjerer blir grundig informert om risikoen de utsetter seg for ved denne form for flyging og at det også kan være restriksjoner i forsikringsdekning.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Norges Luftsportforbund (NLF) og Mikroflyseksjonen å utarbeide og innføre et styrket regime som sikrer at passasjerer gjøres kjent med risikoen de utsetter seg for og hvilke forsikringsvilkår som gjelder for den aktuelle flygningen.</p>
2020/12	2020/10T	<p>I forbindelse med søket etter en antatt omkommet person (SEAO) i sjøen syd for Mandal 22. juni 2019 anmodet politiet om bistand fra den frivillige Flytjenesten. Under søket i lav høyde over sjøen mistet motoren på LN-MTJ effekten slik at flyet havnet i sjøen. Havarikommisjonens undersøkelser har avdekket flere svakheter ved organiseringen, planleggingen og gjennomføringen av det aktuelle søket som førte til at en person omkom og to personer ble liggende i sjøen i nesten seks timer før de ble berget.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Justis- og beredskapsdepartementet i dialog med Luftfartstilsynet gjør en vurdering av om søk over åpent hav for framtiden bare skal utføres av profesjonelle aktører med utstyr som er tilpasset de økte risikomomentene ved slike operasjoner.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/12	2020/11T	<p>Under søk i lav høyde etter en antatt omkommet person (SEAO) i sjøen syd for Mandal 22. juni 2019, mistet motoren på LN-MTJ effekten slik at flyet havnet i sjøen. En av de tre personene om bord omkom og to ble berget etter å ha ligget i sjøen i nesten seks timer uten overlevelsesutstyr. Havarikommissjonens undersøkelser har avdekket at det ikke ble gjennomført en reell risikovurdering før søket (SEAO) ble påbegynt, samt at søket ble gjennomført uten en robust kommunikasjonsplan.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at NLF reviderer retningslinjene for Flytjenesten slik at hvert enkelt oppdrag blir gjenstand for en reell risikovurdering, at det utarbeides en kommunikasjonsplan og at nødvendige tiltak iverksettes før flygingen påbegynnes.</p>
2020/14	2020/12T	<p>Den 18. desember 2018 kolliderte en Boeing 787-9 fra Ethiopian Airlines med en lysmast på en avisingsplattform ved Oslo lufthavn Gardermoen. Ved en glipp tildelte avisingskoordinator ETH715 en avisingsstand som kun var godkjent for fly med langt mindre vingspenn. Informasjon om hvilke avisingsstand de forskjellige flykategorier kan benytte var ikke kunngjort i AIP-Norge eller i NOTAM. For Gardermoen sin del, ble dette senere ivare tatt ved utgivelse av revidert AIP-Norge 10. oktober 2019.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at alle flyplassoperatører for norske lufthavner gjennomgår og kunngjør informasjon i AIP-Norge for de øvrige norske flyplasser med hensyn til begrensninger for hvilke avisingsstand/-områder de forskjellige flykategorier kan benytte.</p>
2020/14	2020/13T	<p>Den 18. desember 2018 kolliderte en Boeing 787-9 fra Ethiopian Airlines med en lysmast på en avisingsplattform ved Oslo lufthavn Gardermoen. Ved en glipp tildelte avisingskoordinator luftfartøyet en avisingsstand som kun var godkjent for fly med langt mindre vingspenn.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Avinor Oslo lufthavn, i samråd med aktuelle handlingoperatører, å finne egnede tekniske løsninger på Gardermoen for å forhindre at fly ledes inn på feil avisingsstand.</p>
2020/14	2020/14T	<p>Den 18. desember 2018 kolliderte en Boeing 787-9 fra Ethiopian Airlines med en lysmast på en avisingsplattform ved Oslo lufthavn Gardermoen. På linje med tidligere avgitte sikkerhetstilrådingene til FAA, EASA og ICAO samt Position Paper fra IFALPA med støtte fra Norsk Flygerforbund, mener Havarikommissjonen at anti-kollisjonshjelpemiddel ved taksing vil gi økt sikkerhet.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at EASA vurderer å innføre krav om at større luftfartøy blir utstyrt med anti-kollisjonshjelpemiddel for bruk ved taksing.</p>

Vedlegg 2 Sikkerhetstilrådinger 2020 – Bane



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/01	2020/01T	<p>Onsdag 16. januar 2019 passerte et løslokomotiv innkjørhovedsignal D672 ved Roa stasjon i «stopp», da føreren ikke fikk forventet bremseeffekt. Det var snøvær og føreren hadde derfor aktivert lokomotivets snøbrems. Effekten av denne var ikke tilstrekkelig til å forhindre snø- og isoppbygging mellom bremsebelegg og bremsekiver.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport ber Statens jernbanetilsyn om å påse at alle jernbaneforetak sikrer at kjøretøy utstyrt med snøbrems har hensiktsmessige innstillinger, tilpasset virksomhetens aktiviteter.</p>
2020/02	2020/02T	<p>Søndag 24. februar 2019 omkom en ung person og to andre ungdommer ble alvorlig skadet da de klatret på et hensatt togsett inne på Filipstad driftsbanegård. Materielltypen var vurdert som ikke klatrevennlig, og var dermed ikke omfattet av Bane NORs krav om jevnlig inspeksjon.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF sammen med materielleierne å risikovurdere materielltypenes klatrevennlighet med tanke på hensetting og behov for inspeksjon.</p>
2020/02	2020/03T	<p>Søndag 24. februar 2019 omkom en ung person da vedkommende fikk strømgjennomgang inne på Filipstad driftsbanegård. To andre ungdommer ble alvorlig skadet i ulykken. Deler av inngjerdingen på stedet tilfredsstilte ikke Bane NORs interne krav. I tillegg manglet denne delen av gjerdet korrekt skilting med «Adgang forbudt».</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF å gjennomgå og sikre korrekt områdesikring for driftsbanegårder.</p>
2020/03	2020/04T	<p>Søndag 17. og tirsdag 26. mars 2019 ble flere vinduer i B7-vogner knust av is og pukk. Tre personer fikk kuttskader i forbindelse med den siste hendelsen. Vinduene består av et ytre, herdet glass og et indre laminert glass. I de tilfellene der både ytre og indre glass knuses, skal det laminerte glasset forbli i vindusrammen og hindre det herdede glasset å komme inn i passasjerkupeen.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Samferdselsdepartementet å anbefale Norske Tog AS å vurdere om styrken til vinduene i norske personvogner er tilstrekkelig.</p>
2020/04	2020/05T	<p>Torsdag 25. juli 2019 sporet CargoNet AS godstog 5790 av ved km 303,3 mellom Majavatn og Namsskogan på Nordlandsbanen. Avsporingen skyldtes solslyng som har sammenheng med tidligere arbeider i sporet. Havarikommisjonen har gjennomført flere undersøkelser av denne typen avsporinger. Flere av tiltakene Bane NOR SF iverksatte etter disse undersøkelsene anses som relevante også for denne ulykken. Det er derfor behov for å adressere problemet med solslyng og forutgående arbeid i spor på nytt.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å pålegge Bane NOR SF å gjennomgå og evaluere tidligere innførte tiltak for å identifisere forbedringsområder.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/05	2020/06T	<p>Onsdag 8. mai 2019 sporet lokomotivet i skift 39052 av på Oslo S. Avsporingen skyldtes en sporfeil i en S-kurve som har sammenheng med tidligere arbeider i sporet. Bane NOR SF mangler relevante kontrollrutiner som over tid er egnet til å avdekke denne typen sporfeil. Bane NOR SF sin etterkontroll avdekket heller ikke sporfeilen før gjenåpning etter avsporing.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR sikre tilpassede rutiner for kontroller etter sporarbeider og ulykker.</p>
2020/06	2020/07T	<p>Onsdag 31. juli 2019 ca. kl. 1400 kjørte tog 1859 inn i tog 1860 som stod stille i spor 2 på Berekvam stasjon. Stasjonens kryssingsrutiner består av en rekke oppgaver som må gjøres i riktig rekkefølge, der menneskelige feilhandlinger kan føre til ulykker.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF risikovurdere lokal praksis ved stasjoner med enkelt innkjørsignal med mål om å redusere muligheten for menneskelige feilhandlinger.</p>
2020/06	2020/08T	<p>Onsdag 31. juli 2019 ca. kl. 1400 kjørte tog 1859 inn i tog 1860 som stod stille i spor 2 på Berekvam stasjon. Stasjonen har enkelt innkjørsignal, og i denne ulykken ble en sporveksel lagt til feil spor. Største tillatt hastighet på stedet var 30 km/t, men dette var ikke lavt nok til å unngå sammenstøt.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF vurdere hastighetsnedsettelse på stasjoner med enkelt innkjørsignal der tilsvarende hendelse kan oppstå.</p>
2020/08	2020/09T	<p>Onsdag 25. september 2019 sporet et lokomotiv transportert i tog av ved Bryn stasjon på Hovedbanen. Toget sporet av i en kurve på grunn av en sporfeil som hadde fått utvikle seg over tid. Sporfeilen bestod av både høydefeil og vindskjevhet, som Bane NOR SF ikke hadde vurdert som kritiske hver for seg.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF sikre at vedlikeholdsregimet ivaretar flere sammenfallende sporfeil.</p>
2020/09	2020/10T	<p>Lørdag 7. desember 2019 omkom en person da et godstog kjørte på gravemaskinen han satt i. Vedkommende var ansatt hos en entreprenør som utførte vedlikeholdsarbeid for Bane NOR SF ved Storforshei på Nordlandsbanen. Arbeidet ble utført ved disponering av sporet mellom den ordinære togtrafikken. Arbeidslaget brukte ruteplan til planlegging av arbeidet som et supplement til kunngjøringen.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF kartlegge hvorvidt det har utviklet seg en uheldig praksis med bruk av alternative informasjonskilder for planlegging av arbeid i spor.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/09	2020/11T	<p>Lørdag 7. desember 2019 omkom en person da et godstog kjørte på gravemaskinen han satt i. Vedkommende var ansatt hos en entreprenør som utførte vedlikeholdsarbeid for Bane NOR SF ved Storforshei på Nordlandsbanen. Arbeidet ble utført ved disponering av sporet mellom den ordinære togtrafikken. En tillatelse til å arbeide i sporet blir formidlet muntlig.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF utrede mulige virkemidler som kan synliggjøre for et arbeidslag at sporet disponeres.</p>

Vedlegg 3 Sikkerhetstilrådinger 2020 – Vei



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/01	2020/01T	<p>I trafikkulykken i Nesbyen sentrum 19. november 2018 ble et barn påkjørt av en lastebil inne på den kommunale tomten «Esso-plassen». Lastebilen var på vei til et riggområde inne på plassen for å hente deler i forbindelse med et rehabiliteringsprosjekt knyttet til kommunens vann- og avløpsnett da ulykken inntraff. Undersøkelsen har vist at hverken Nes kommune eller entreprenøren identifiserte behovet for å utarbeide arbeidsvarslingsplan for riggområdet på «Esso-plassen». SHT mener at en arbeidsvarslingsplan med tilhørende risikovurdering kunne ha avdekket muligheten for konflikt mellom kjøretøy og myke trafikanter.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Nes kommune gjennomgår og forbedrer interne rutiner slik at trafikksikkerhetsutfordringer blir identifisert og ivaretatt ved planlegging og gjennomføring av kommunale bygge- og anleggsprosjekter.</p>
2020/02	2020/02T	<p>Havarikommisjonen har med utgangspunkt i fire alvorlige veitrafikkulykker som inntraff vinteren 2019 kartlagt aktørene som har vært involvert i bestillingen og utførelsen av transportoppdragene til de involverte vogntogene. Temaundersøkelsen har særlig vektlagt transportbestillernes holdninger og aktiviteter rettet mot trafikksikkerhet. Videre har overordnede rammevilkår for bestilling av godstransport på vei blitt undersøkt. Funn i undersøkelsen viser et stort forbedringspotensial knyttet til ivaretagelse av trafikksikkerhet både ved transportbestilling og gjennom overordnede rammevilkår. SHT ser på grunnlag av temaundersøkelsen et behov for at trafikksikkerhetsarbeidet i tilknytning til godstransport på vei blir vektlagt ytterligere av alle aktørene i transportkjeden.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at NHO Logistikk og Transport iverksetter og koordinerer et påvirkningsarbeid for økt trafikksikkerhet i tilknytning til godstransport på vei i Norge.</p>
2020/03	2020/03T	<p>Undersøkelsen av utforkjøringsulykken i Kvinesdal 14. juli 2019 avdekket svakheter ved tekniske løsninger og informasjonsflyt mellom nødmeldesentralene og utrykningsenhet. Blant annet trakk vanskeligheter med å lokalisere stedet for hendelsen oppmerksomhet, og bidro til å svekke 110-sentralens innhenting og registrering av informasjon fra AMK. Dette igjen bidro til at brannmannskapet hadde mangelfull forståelse av oppdraget og inntrykk av at utrykningen var presset på tid.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap å iverksette tiltak som bidrar til at nødmeldingssentralene kan dele opprinnelsesmarkering og primærinformasjon om hendelser som involverer flere nødetater.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/03	2020/04T	<p>Undersøkelsen av utforkjøringsulykken i Kvinesdal 14. juli 2019 har sannsynliggjort at dersom utrykningsbilen hadde vært utstyrt med ESP (Elektronisk Stabilitets Program) ville dette bedret forutsetningene for å kunne kjøre sikkert gjennom svingen. Brannbilen var registrert ny i 2017, men visse typer brannbiler er unntatt fra kravene til ESP selv om de godkjennes som utrykningskjøretøy av Statens vegvesen. SHT mener at ESP utgjør en viktig barriere mot ulykker ved utrykningskjøring, spesielt i de tilfeller hvor sikkerhetsmarginene blir små som følge av behov for å komme fort fram.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår regelverk og praksis for godkjenning av utrykningskjøretøy uten ESP (Elektronisk Stabilitets Program) i lys av sikkerheten ved utrykningskjøring.</p>
2020/04	2020/05T	<p>Ved brannen i Gudvangatunnelen 30. mars 2019 evakuerte to personer tunnelen til fots i ca. 1 km gjennom tett røyk, utan sikt og utan andre hjelpemiddel enn lommelykta på sine egne mobiltelefonar. Dei var eksponerte for brannrøyk i ca. 22 minutt, og begge hadde karbonmonoksid i blodet som kan knytast til brannen. Erfaring frå denne og tidlegare undersøkingar som SHK har gjort av brannar i lange eittløpstunnelar, viser at tidsmarginane er små, det er vanskeleg å unngå at trafikantar blir fanga i røyk, og at det manglar fysiske barrierar eller utstyr som kan verne trafikantane mot røyk og giftige branngassar.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen set i verk tiltak som kompenserer for manglande naudutgangar og alternativ friskluft for trafikantar som blir fanga i røyk i lange eittløpstunnelar.</p>
2020/05	2020/06T	<p>Et vogntog fikk driftsstans grunnet et slangebrudd i bremsesystem mellom bil og tilhenger i midtre kjørefelt på E18 vestgående ved Asker 13. mai 2019. En påfølgende fatal ulykke inntraff etter ca. 20 minutter da en personbil kjørte inn i tilhengeren. Undersøkelsen har vist at trykkluftforbindelsene mellom lastebil og tilhenger kan være sårbare for ytre påkjenninger under normal drift. Slangen for trykkluft mellom vogntog og henger var designet for transport av olje. Den hadde innvendige sprekker i tillegg til gjennomgående brudd. Oljeslanger er mindre fleksible og har andre egenskaper enn trykkluftslanger, som skulle vært benyttet.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår at verkstedbransjen ved Norges Bilbransjeforbund (NBF) informerer sine medlemmer om viktigheten av vedlikehold og kvalitet på slangeforbindelser i bremsesystemet mellom lastebil og tilhenger.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/05	2020/07T	<p>Et vogntog fikk driftsstans grunnet et slangebrudd i bremsesystem mellom bil og tilhenger i midtre kjørefelt på E18 vestgående ved Asker 13. mai 2019. En påfølgende fatal ulykke inntraff etter ca. 20 minutter da en personbil kjørte inn i tilhengeren. Undersøkelsen har vist at trykkluftforbindelsene mellom lastebil og tilhenger kan være sårbare for ytre påkjenninger under normal drift. Slangen for trykkluft mellom vogntog og henger var designet for transport av olje og hadde innvendige sprekker i tillegg til gjennomgående brudd. Oljeslanger er mindre fleksible og har andre egenskaper enn trykkluftslanger, som skulle vært benyttet. Undersøkelsen avdekket også at reparasjonene var utført av verksted som ikke var godkjent.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår at Norges Lastebileier-Forbund (NLF) informerer sine medlemmer om viktigheten av ettersyn og vedlikehold på slangeforbindelser i bremsesystemet mellom lastebil og tilhenger.</p>
2020/05	2020/08T	<p>Et vogntog fikk driftsstans grunnet et slangebrudd i bremsesystem mellom bil og tilhenger i midtre kjørefelt på E18 vestgående ved Asker 13. mai 2019. En påfølgende fatal ulykke inntraff etter ca. 20 minutter da en personbil kjørte inn i tilhengeren. Tilhengeren var godkjent etter periodisk kjøretøykontroll (PKK) ca. to uker før driftsstansen. Inspeksjon av om trykkluftslanger er av godkjent type var imidlertid ikke et kontrollpunkt, og det er heller ingen vurdering om eventuelle skjøtestykker er i strid med fabrikantens anvisning. SHK mener at forbindelsene mellom lastebil og tilhenger er sårbare for ytre påkjenninger, og at de derfor må anses som kritiske komponenter for sikkerheten ved bremsesystemer.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å forbedre kontrollen av slangeforbindelser i bremsesystemet mellom lastebil og tilhenger i periodisk kjøretøykontroll.</p>
2020/05	2020/09T	<p>Et vogntog fikk driftsstans i midtre kjørefelt på E18 vestgående ved Asker 13. mai 2019. En påfølgende fatal ulykke inntraff etter ca. 20 minutter da en personbil kjørte inn i tilhengeren. SHK vurderer at kombinasjonen tett trafikk i høy hastighet og vogntogets plassering over tid utgjorde en betydelig ulykkesrisiko fordi kravet til oppmerksomhet på denne veien ble vesentlig endret. Undersøkelsen har vist at begrenset tilgang på variable skilt i området gjorde at driftsstansen ikke ble varslet til trafikantene.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomgå teknisk utstyr med sikte på å forbedre trafikkovervåking og -informasjon på strekninger med høy trafikk tetthet og høy hastighet.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/07	2020/10T	<p>I frontkollisjonen i Volda 20. oktober 2019 omkom to personer som satt i baksetet i stasjonsvognen og en person ble hardt skadet, mens personene foran i begge bilene overlevde ulykken med kun lettere skader. Undersøkelsen av høyenergiulykken som oppstod i omkring 80 km/t har vist at sitteplassenes sikkerhetssystemer i stasjonsvognen var konstruert forskjellig. Sikkerheten i midten i baksetet var direkte knyttet til hvordan en delt bakseterygg klarer å motstå belastningen fra passasjer og bagasje plassert i bagasjerommet. I dette tilfellet bidro usikret men godt plassert bagasje til store deformasjoner på bakseteryggen. SHK har vurdert UN-ECE R17 (anneks 9) og testkrav til bakseterygger opp mot denne ulykken, og mener at testkravene ikke godt nok ivaretar sikkerheten til passasjerer i midten i baksetet.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjøre en vurdering med sikte på å forbedre regelverket for sikkerheten til baksetepassasjerer og informere The Working Party on Passive Safety (GRSP) i FN om denne ulykken og funnene i undersøkelsen.</p>



Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
2020/03	2020/01T	<p>Sammenstillingen av syv teinefiskeulykker i perioden 2010–2018 hvor alenefiskere omkom, viser at kun to av fiskerne brukte flyteutstyr og at ingen av fiskerne brukte sikkerhetsline da ulykken inntraff. Teinefiske innebærer en særlig risiko for å bli dratt over bord med tauverk og følgelig er det viktig at fiskeren tar i bruk tilgjengelig sikkerhetsutstyr som kan øke overlevelsesmulighetene.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med organisasjoner som er involvert i forebyggende sjøsikkerhetsarbeid, å se nærmere på hvilke tiltak som kan iverksettes for å øke bruken av sikkerhetsutstyr for teinefiskere, som flyteutstyr, redningsleider og sikkerhetsline.</p>
2020/03	2020/02T	<p>Sammenstillingen av syv teinefiskeulykker i perioden 2010–2018 hvor alenefiskere omkom, viser at påkrevd flyteutstyr, redningsleider og sikkerhetsline ikke alene vil sikre at alenefiskere klarer å redde seg selv dersom de setter seg fast i tauverk og risikerer å bli dratt over bord eller har havnet over bord. Uten elektronisk nødstoppp eller annet tilsvarende vil man ikke ha mulighet til å ta seg opp i båten igjen dersom man faller over bord med framdriftsmaskineriet i gang. Et nødstoppsystem vil også avverge et fartøys eventuelle ubemannede ferd etter ulykken.</p> <p>Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet vurderer å innføre krav til nødstoppanordning for framdrift på fiske- og fangstfartøy under 15 meter.</p>
2020/06	2020/03T	<p>Undersøkelsen av fiskefartøyet Andreas, som forliste øst av Nord-Fugløy 18. februar 2018, har vist at fartøyets reststabilitet ikke var tilstrekkelig til å sikre fartøyet fra å kantre da brottsjø slo inn over dekk. Det kan være flere fartøy i gruppen 6–8 meter, tilsvarende Andreas, som ikke oppfyller krav til stabilitetsberegninger og fribordsmessige forhold som gjaldt da de ble bygget eller innført i merkeregisteret i perioden 1992–2014.</p> <p>Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å kartlegge fartøy i gruppen 6–8 meter bygget 1992–2014 med fokus på krav til stabilitetsberegninger og fribordsmessige forhold, og å iverksette tiltak som kan bidra til å forhindre at lignende ulykker skjer igjen.</p>



STATENS HAVARIKOMMISSJON
Org. nr.: 881143712

Riksrevisjonens beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Statens Havarikommisjon sitt årsregnskap for 2020. Årsregnskapet består av ledelseskommentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2020.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 75 559 889 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Statens Havarikommisjon sitt årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2020 og kapitalposter pr 31. desember 2020, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI 2000–2899). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og de etiske kravene i ISSAI 130 fra International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt de øvrige etiske forpliktelsene våre i samsvar med disse kravene og INTOSAI's etikkregler. Etter vår oppfatning er revisjonsbevisene vi har innhentet tilstrekkelige og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for årsrapporten, som består av årsregnskapet (del VI) og øvrig informasjon (del I–V). Riksrevisjonens uttalelse omfatter revisjon av årsregnskapet og virksomhetens etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring, ikke øvrig informasjon i årsrapporten (del I–V). Vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen i årsrapporten. Formålet er å vurdere om det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapet og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen. Vi vurderer også om den øvrige informasjonen ser ut til å inneholde vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere dette i revisjonsberetningen.

Det er ingenting å rapportere i så måte.

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for å etablere den interne kontrollen som den mener er nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig internkontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er et høyt sikkerhetsnivå, men det er ingen garanti for at en revisjon som er utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir ansett som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukere treffer på grunnlag av årsregnskapet.

Vi utøver profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen, i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon.

Vi identifiserer og anslår risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten den skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Videre utformer og gjennomfører vi revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer og innhenter tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon ikke blir avdekket, er høyere for feilinformasjon som skyldes misligheter, enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil. Grunnen til det er at misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, feilpresentasjoner eller overstyring av intern kontroll.

Vi gjør også følgende:

- opparbeider oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige ut fra omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om hvor effektiv virksomhetens interne kontroll er
- evaluerer om regnskapsprinsippene som er brukt, er hensiktsmessige, og om tilhørende opplysninger som er utarbeidet av ledelsen, er rimelige
- evaluerer den totale presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene
- evaluerer om årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten

Vi kommuniserer med ledelsen, blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og når revisjonsarbeidet skal utføres. Vi vil også ta opp forhold av betydning som er avdekket i løpet av revisjonen,

for eksempel svakheter av betydning i den interne kontrollen, og informerer det overordnede departementet om dette.

Når det gjelder forholdene som vi tar opp med ledelsen, og informerer det overordnede departementet om, tar vi standpunkt til hvilke som er av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet, og avgjør om disse skal regnes som sentrale forhold ved revisjonen. De beskrives i så fall i et eget avsnitt i revisjonsberetningen, med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring. Forholdene omtales ikke i beretningen hvis Riksrevisjonen beslutter at det er rimelig å forvente at de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring vil være større enn offentlighetens interesse av at saken blir omtalt. Dette vil bare være aktuelt i ytterst sjeldne tilfeller.

Dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapet får indikasjoner på vesentlige brudd på administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på slike regelverk.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring

Vi uttaler oss om hvorvidt vi er kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene på en måte som i vesentlig grad strider mot administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten. Uttalelsen gis med moderat sikkerhet og bygger på ISSAI 4000 for etterlevelsesrevisjon. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapet og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til ISSAI 4000, er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten.

Oslo; 15.04.2021

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Ola Hollum
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt