



Havarikommisjonen

Resultatkontrakt 2011-14

mellem

Havarikommisjonen for Civil Luftfart og Jernbane
og
Transportministeriets departement

Indhold

1. Strategi	3
1.1. Havarikommissionens opgaver.....	3
1.2. Havarikommissionens mission og vision	3
1.3. Havarikommissionens strategiske udfordringer i kontraktperioden	4
1.4. Havarikommissionens brugerrettede arbejde	5
1.5. Nøgletal for Havarikommissionen	6
2. Mål og resultatkrav	7
3. Underskrift	11
Bilag 1. Resultatløn.....	12

1. Strategi

1.1. Havarikommissionens opgaver

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet. Havarikommissionens opgaver om undersøgelse af luftfartshavarier og jernbaneulykker er fastlagt i henholdsvis Lov om luftfart (Lovbekendtgørelse nr. 731 af 21/06/2007) og Lov om jernbane (Lovbekendtgørelse nr. 969 af 08/10/2009).

Havarikommissionen har som hovedopgave at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfarts- og jernbaneområdet, som sker i Danmark, Grønland og Færøerne. Såfremt dansk registreret transportmateriel eller danske passagerer er involveret eller andre særlige forhold taler derfor, kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af en anden stats undersøgelsesmyndigheder.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar, men har udelukkende et forebyggende sigte med henblik på at undgå havarier og ulykker i fremtiden og derigennem at bidrage til højnelse af sikkerheden.

På baggrund af foretagne undersøgelser kan Havarikommissionen fremkomme med rekommandationer om forhold, som vurderes at føre til øget sikkerhed. Disse rekommandationer stiles til de relevante myndigheder, der på luftfartsområdet dels er Trafikstyrelsen (tidligere Statens Luftfartsvæsen) dels er internationale organisationer EASA og ICAO, mens det på jernbaneområdet primært er Trafikstyrelsen men i stigende grad også ERA.

1.2. Havarikommissionens mission og vision

Havarikommissionen formulerede i 2009 nedenstående mission og vision.

Havarikommissionens mission

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser fremsætte rekommandationer med henblik på at forebygge havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart.

Den rolle og opgave, der udtrykkes i missionen, er fundamental for Havarikommissionens virke og i tillæg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommissionens vision

Havarikommissionen vil til stadighed:

- sikre at undersøgelsesaktiviteterne lever op til den faglige og teknologiske udvikling på området
- udvikle arbejdspladsen så den er attraktiv for medarbejderne
- styrke samarbejde og dialog med relevante nationale og internationale parter

Havariundersøgelser af høj kvalitet sikres først og fremmest ved et team af fagligt kompetente medarbejdere, som i den pressede situation, der oftest præger en undersøgelse, kan planlægge og lede aktiviteterne, træffe kompetente beslutninger individuelt og i fællesskab og efterfølgende gennemføre et samlet undersøgelsesforløb. Tekniske faciliteter kan understøtte og i nogle tilfælde være afgørende for mulighederne for en succesrig undersøgelse, ligesom faste processer og procedurer kan være en forudsætning for en effektiv, struktureret og koordineret undersøgelse med deltagelse af et team.

At en arbejdsplads er attraktiv for medarbejderne er betinget af mange forhold – eksempelvis arbejdsopgaver og udfordringer, udviklingsmuligheder, aflønning, samarbejdsclima (kolleger og ledelse), arbejdsmiljø (fysisk og psykisk), fleksibilitet, handlefrihed og organisationens anseelse udtil.

Et stærkt samarbejde med andre parter er af afgørende betydning for Havarikommissionen – dels for at kunne gennemføre effektive og koordinerede undersøgelser og dels for at resultaterne i form af konklusioner og rekommandationer bliver modtaget og forstået korrekt og i sidste ende fører til optimal effekt.

1.3. Havarikommissionens strategiske udfordringer i kontraktperioden

Havarikommissionens helt dominerende rolle er at gennemføre undersøgelser af havarier/ulykker og hændelser. Da forekomst af havarier/ulykker og hændelser af natur er uforudsigelig, stilles der store krav til Havarikommissionens fleksibilitet, således at kompetente medarbejdere til stadighed er klar til at løfte opgaverne, når de opstår.

Gennemførelse af undersøgelser af havarier/ulykker kan være meget komplekst og omfatte dybtgående tekniske, operationelle og organisatoriske undersøgelser og omfattende kommunikation med relevante myndigheder, virksomheder og personer. Ved akutte undersøgelsesopgaver kan det være nødvendigt at omdisponere ressourcer og midlertidigt nedprioritere igangværende undersøgelser. Disse forhold betyder, at der i nogle tilfælde kan forløbe en betragtelig tid fra en hændelses opståen, og til de fornødne undersøgelser er afsluttede, vurderede og rapporterede. Dog bestræber Havarikommissionen at afslutte undersøgelserne inden for 12 måneder efter at de er indtruffet.

Samtidig har borgere, der er direkte berørt af en ulykke, ofte stærk interesse i og begrundet forventning om, så hurtigt som muligt at få forståelse af de faktorer, der havde indflydelse på ulyk-

kens opståen og forløb. Tilsvarende har andre myndigheder og virksomheder ofte interesse i hurtig adgang til Havarikommissionens vurderinger og konklusioner.

Der ligger således en stadig udfordring i at tilpasse Havarikommissionens ressourcer allokeret til de enkelte havarier/ulykker og hændelser, som det ud fra vurderinger af sikkerhedsmæssigt forebyggende aspekter er valgt at undersøge nærmere.

For at sikre, at undersøgelserne gennemføres med høj kvalitet, stilles store krav til at Havarikommissionens medarbejdere løbende fagligt opdateres hvad angår dels de undersøgelsesmetoder og muligheder, der udvikles internationalt, og dels de ændringer, der sker i brancherne mht. tekniske systemer, metoder og organisering.

Indenfor såvel luftfarts- som jernbaneanrådet udvikles de internationale rammer for og krav til havarikommissionen til stadighed. På luftfartsområdet er en ny forordning for Havarikommissionens opgaver trådt i kraft for 2011, hvilket vil nødvendiggøre en række tilpasninger af dansk lovgivning og implementering af en samlet national plan for varetagelse af pårørende. I EU-regi arbejdes der på jernbaneanrådet med et fælles elektronisk system til håndtering og rapportering af sager (ERAIL) samt fælles uddannelsestilbud for havariinspektører. Havarikommissionen deltager fremadrettet i dette arbejde, hvilket i særlig grad på jernbaneanrådet ses som en mulighed for at styrke den igangværende udvikling af arbejdsgange og rutiner.

På luftfartssiden er der internationalt øget fokus på muligheder for lokalisering og bjærgning af luftfartøjer under vand, hvilket også for Havarikommissionen er et væsentligt scenarie at være forberedt på.

1.4. Havarikommissionens brugerrettede arbejde

Havarikommissionens rapporter og redegørelser er offentligt tilgængelige, og rapporter og redegørelser offentliggøres ved at blive lagt på Havarikommissionens hjemmeside. Det er muligt at abonnere på nyhedsservice med orientering om det der lægges på hjemmesiden. Det er en ordning som bl.a. flyveskoler og journalister benytter sig af.

Havarikommissionens hjemmeside forventes ved indgangen til 2011 at være moderniseret på en ny platform, der skal styrke kommunikationen via dette medie.

Endvidere udøver Havarikommissionen foredragsvirksomhed i foreninger og klubber og medvirker i undervisningsforløb for ansatte hos andre myndigheder og virksomheder.

Havarikommissionens arbejde er kun i begrænset omfang rettet direkte mod den enkelte borger. Direkte berørte borgere bliver særskilt orienteret om kommissionens rapport ved hændelser, som de eller deres pårørende har været involveret i.

1.5. Nøgletal for Havarikommissionen

	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Budget</i>					
Udgifter	15,2	16,4	16,1	14,5	14,0
Indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Værdier</i>					
Anlægsaktiver	1,6	1,5	0,8	0,4	0,5
<i>Finansiering</i>					
Egenkapital i alt	4,5	-			
Samlet gæld i alt	1,4	0,8	0,4	0,5	0,4
Låneramme	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Udnyttelsesgrad (i pct.)	77,8	44,4	22,2	27,8	22,2
<i>Personale</i>					
Årsværk	14	14	14	14	14
Lønudgifter	10,7	10,8	10,5	9,2	9,0

Bemærkning: Der er ved TB09 overført 1,3 mio. kr. til dækning af øgede lønudgifter i 2009 og 2010. Der er ved TB10 overført 2,2 mio. kr. til øgede lønudgifter i 2011 og 2012 som følge af ændring i lønstrukturen.

2. Mål og resultatkrav

Resultatkontraktens mål skal afspejle prioriteringerne dels i Havarikommisionens strategiske grundlag, hvilket mere specifikt er visionen, og dels relevante dele af Transportministeriets strategiske grundlag, hvilket her vil sige de strategiske indsatsområder i "Mobilitet der skaber værdi".

Mål - og resultatkrav - i resultatkontrakten skal være eksternt orienterede og skal koncentreres om Havarikommisionens ydelser og produkter til det omgivende samfund. Således er en del af Havarikommisionens vision (punktet om udvikling af en attraktiv arbejdsplads) ikke egnet til at indgå som mål i resultatkontrakten og vil i stedet blive håndteret i interne handlingsplaner.

Havarikommisionen bidrager gennem sin funktion til "et tilgængeligt, pålideligt og *sikkert* transportsystem", som er et af Transportministeriets strategiske indsatsområder, og vil gennem ét af de nedenstående mål fokusere på et andet af indsatsområderne, nemlig "en effektiv opgavevaretagelse".

Resultatkontrakten for Havarikommisionens fokuserer på følgende mål:

1. Effektiv opgavevaretagelse.
2. Faglig og teknologisk udvikling af undersøgelsesaktiviteterne på internationalt niveau.
3. Samspil med eksterne parter.

Disse mål har en 4-årigt horisont, og målene udfyldes som nedenfor beskrevet af resultatkrav, som vil blive årligt opdateret.

**Mål 1:
Effektiv opgavevaretagelse**

Resultatkrav 1.1/1.2	Andelen af rapporter og redegørelser, der er offentliggjorte inden for 12 mdr. efter dato for havariet/ulykken/hændelsen		
Målemetode	Registrering af tidspunkt for havariet/ulykken/hændelsen og tidspunkt for offentliggørelse af rapport/redegørelse. Resultatet opgøres som den andel af de offentliggjorte rapporter/redegørelser, der opfylder 12 mdr.'s kriteriet.		
Luftfart - Resultatkrav 1.1			
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2011	Over 85 %	75 - 85 %	Under 75 %
2012	Over 90 %	75 - 90 %	Under 75 %
2013	Over 90 %	80 - 90 %	Under 80 %
2014	Over 95 %	85 - 95 %	Under 85 %
Jernbane - Resultatkrav 1.2			
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2011	Over 85 %	70 - 85 %	Under 70 %
2012	Over 85 %	75 - 85 %	Under 75 %
2013	Over 90 %	75 - 90 %	Under 75 %
2014	Over 95 %	85 - 95 %	Under 85 %

Mål 2:**Faglig og teknologisk udvikling af undersøgelsesaktiviteterne på internationalt niveau**

Resultatkrav 2.1	Havarikommissionen vil aktivt bidrage til ERA's specifikation og udvikling af ERAIL og indgå som pilotvirksomhed med henblik på tidlig implementering for at opnå de fordele, der ligger heri mht. udvikling af interne processer og intern og ekstern rapportering.		
Målemetode	HCLJ afrapporterer i forbindelse med de ordinære møder med TRM og implementerer senest i 2012 ERAIL på testbasis		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2011	Afrapportering på de ordinære møder med TRM og i forbindelse med milepæle i arbejdet med fremlæggelse af Havarikommissionens konkrete bidrag til processen		Utilstrækkelig afrapportering på de ordinære møder med TRM og i forbindelse med milepæle i arbejdet
2012	ERAIL på testbasis ultimo 2011		ERAIL ikke på testbasis ultimo 2011

Resultatkrav 2.2	Udarbejdelse af en kompetencestrategi for jernbaneenheden baseret på forarbejdet til et fælles europæisk grundlag i form af kompetencekrav, metoder og uddannelsesmuligheder, der er under udvikling i ERA-regi og forventes klar i 2013/14.		
Målemetode	Dato for hhv. udkast til og færdig kompetencestrategi for jernbaneenheden		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2011	Udkast senest 30/6	Udkast senest 30/09	Udkast efter 30/11
2011/2012	Strategi senest 31/12/11	Strategi senest 29/02	Strategi efter 30/06

Mål 3:**Samspil med eksterne parter**

Resultatkrav 3.1	Ændring i administrativ arbejdsproces således at offentliggørelse af årsrapport og årsberetning følger hinanden, dvs. at årsberetningen fremover udgives et halvt år tidligere end hidtil.		
Målemetode	Årsberetningens offentliggørelse		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2011	Senest 30/4	Senest 31/5	Efter 31/5
2012	Senest 30/4	Senest 31/5	Efter 30/5

Resultatkrav 3.2	Havarikommissionen skal vurdere, planlægge og gennemføre de "Havarikommissionens relaterede krav" til et "Family Assistance Programme" i EU's forordning for undersøgelse af havarier og hændelser på luftfartsområdet samt styrke intern varetagelse af pårørende i undersøgelsesprocessen såvel indenfor luftfart som jernbane.		
Målemetode	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdering og planlægning af den nationale opfyldelse af forordningens krav • Implementering af Havarikommissionens opgaver af forordningens krav • Plan for styrket intern håndtering af pårørende • Gennemførelse af plan for styrket intern håndtering af pårørende 		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2011	Plan mht. forordning senest 30/9 <i>og</i> Plan for styrket intern håndtering senest 30/11	Plan mht. forordning senest 30/9 <i>eller</i> Plan for styrket intern håndtering senest 30/11	Plan mht. forordning efter 30/9 <i>og</i> Plan for styrket intern håndtering efter 30/11
2012	Implementering af Havarikommissionens opgaver af forordningens krav <i>og</i> styrket intern håndtering af pårørende senest ultimo 2012	Implementering af Havarikommissionens opgaver af forordningens krav <i>eller</i> styrket intern håndtering af pårørende senest ultimo 2012	Implementering af Havarikommissionens opgaver af forordningens krav <i>og</i> styrket intern håndtering af pårørende efter ultimo 2012

3. Underskrift

Denne resultatkontrakt tager udgangspunkt i Transportministeriets koncernfælles strategiske grundlag "Mobilitet der skaber værdi" såvel som Havarikommissionens strategiske grundlag i form af Havarikommissionens mission og vision og udmøntning heraf. De strategiske linjer er omsat til mål og resultatkrav i kontrakten.

Kontrakten er en 4-årig rammekontrakt. Denne kontrakt er gældende for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2014. Mål og resultatkrav i kontrakten vil blive årligt opdateret, da de tillige afspejles i den tilknyttede resultatlønskontrakt.

Resultatkontrakten afrapporteres årligt i årsrapporten. Resultatkontrakten, eller dele af denne, kan hvis dette findes nødvendigt, også afrapporteres løbende over året i Transportministeriets interne koncernledelsesinformationssystem.

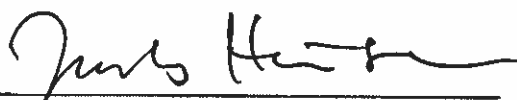
Manglende opfyldelse af mål og resultatkrav er ikke i sig selv et udtryk for, at Havarikommissionens opgavevaretagelse ikke er i overensstemmelse med gældende lovgivning, internationale konventioner, budget- og bevillingsregler, overenskomster mv.

Resultatkontrakten er ikke en kontrakt i sædvanlig aftaleretlig betydning. Transportministeren har fortsat det sædvanlige parlamentariske ansvar og gældende lovgivning, internationale konventioner, budget- og bevillingsregler, overenskomster mv. skal følges med mindre der er skaffet hjemmel til afvigelse.

Kontrakten er således en tilkendegivelse af den ønskede fremtidige udvikling for Havarikommissionen. Dette betyder, at ministeren til enhver tid kan tilbagekalde eller ændre kontrakten eller dele heraf i kraft af det almindelige underordningsforhold som Havarikommissionen har i forhold til Transportministeriet. Det indebærer samtidig, at der til enhver tid kan gøres sædvanligt ansvar gældende overfor ministerens og/eller embedsmændenes opgavevaretagelse.

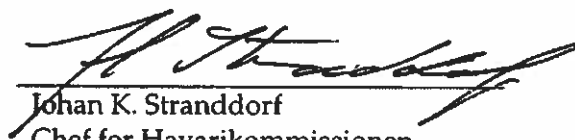
Justering/genforhandling af kontrakten eller udarbejdelse af en allonge til kontrakten kan finde sted ved væsentlige ændringer af det grundlag, hvorpå kontrakten er indgået, og i øvrigt, når parterne er enige herom.

Dato: 10/1 2011



Jacob Heinsen
Departementschef

Dato: 15/12 - 2010



Johan K. Stranddorf
Chef for Havarikommissionen

Resultatkontrakt 2011-14

Bilag 1. Resultatløn

Det er aftalt, at udgangspunktet for den maksimalt beregnede resultatløn udgør 10 pct. styrelseschefens lønrammeløn. Den maksimalt beregnede resultatløn afhænger af graden af resultatkravsopfyldelse.

Hvis særlige forhold taler herfor, kan den beregnede resultatløn forhøjes.

Nedsættelse af den beregnede resultatløn vil kunne forekomme i særlige tilfælde, hvor styrelseschefen ikke konkret har håndteret væsentlige opgaver og ansvarsområder.

Mål 1: Effektiv opgavevaretagelse	Resultatkrav	Vægtning
	1.1. Offentliggørelse indenfor 12 mdr. LUFT	25 point
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Under 75 %
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	12,5 point	75 - 85 %
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	25 point	Over 85 %
	1.2. Offentliggørelse indenfor 12 mdr. JERN	25 point
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Under 70 %
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	12,5 point	70 - 80 %
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	25 point	Over 80 %

Mål 2: Faglig og teknologisk udvikling af undersøgelsesaktiviteterne på internationalt niveau	Resultatkrav	Vægtning
	2.1. ERAIL	15 point
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	15 point	HCLJ afrapporterer i tilstrækkeligt omfang ifm. de ordinære møder med TRM og når det skønnes relevant
	2.1. Kompetencestrategi JERN	10 point
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Udkast efter 30/9
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Udkast til kompetencestrategi senest 30/9
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	10 point	Udkast til kompetencestrategi senest 30/6

Resultatkontrakt 2011-14

Mål 3: Samspil mellem eksterne parter	Resultatkrav	Vægtning
	3.1. Offentliggørelse af Årsberetning	5 point
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Årsberetning offentliggøres efter 31/5
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	2,5 point	Årsberetning offentliggøres senest 31/5
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	5 point	Årsberetning offentliggøres senest 30/4
	3.2. Family Assistance Programme	20 point
<i>Ingen resultatkravsopfyldelse</i>	0 point	Plan mht. forordning efter 30/9 og Plan for styrket intern håndtering efter 30/11
<i>Delvis resultatkravsopfyldelse</i>	10 point	Plan mht. forordning senest 30/9 eller Plan for styrket intern håndtering senest 30/11
<i>Fuld resultatkravsopfyldelse</i>	20 point	Plan mht. forordning senest 30/9 og Plan for styrket intern håndtering senest 30/11

Resultatkontrakt 2011-14



[Institutionens logo]