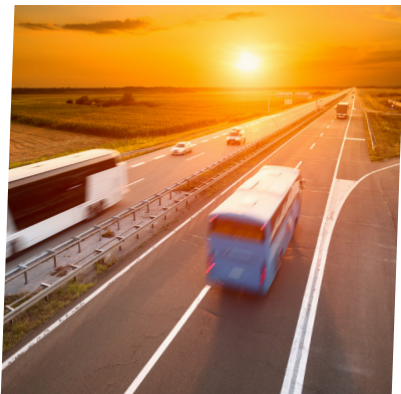
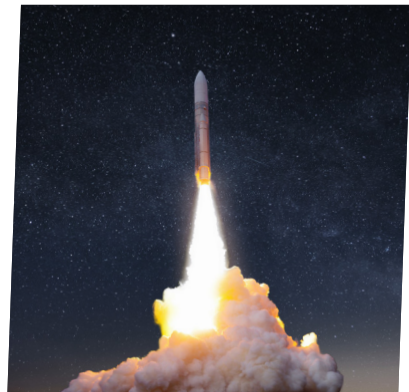
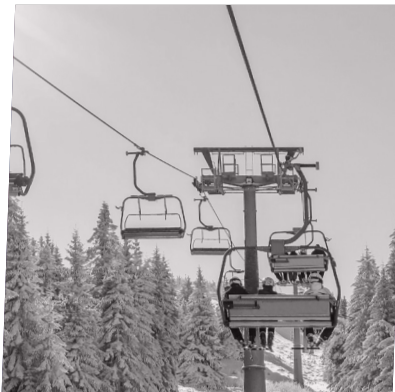




STATENS HAVARIKOMMISSJON
ÅRSRAPPORT

2024



Innholdsfortegnelse

DEL I LEDERS BERETNING	5
DEL II INTRODUKSJON TIL VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL.....	8
DEL III ÅRETS AKTIVITETER OG RESULTATER	12
1 Overordnet mål og hovedprioriteringer	13
2 Faglig virksomhet – Luftfart.....	14
3 Faglig virksomhet – Bane.....	23
4 Faglig virksomhet – Vei.....	31
5 Faglig virksomhet – Sjøfart.....	38
6 Faglig virksomhet – Forsvaret.....	46
7 Faglig virksomhet – Taubane	50
8 Faglig virksomhet – Fornøyelsesinnretninger	55
9 Faglig virksomhet – Romvirksomhet	56
DEL IV STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN	58
1.1 Effektivisering.....	58
1.2 Risikovurderinger og internkontroll	58
1.3 Samfunnssikkerhet.....	61
1.4 Fellesføringer	61
1.5 Personalmessige forhold.....	62
DEL V VURDERING AV FREMTIDSUTSIKTER	67
DEL VI ÅRSREGNSKAP.....	69
Ledelseskommentarer til årsregnskapet 2024.....	69
Prinsippnote – bevilgnings- og artskontorrapportering.....	71
Oppstilling av artskontorrapportering 31.12.2024	74
Regnskapsprinsipper – Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS)	75
Resultatregnskap	77
Balanse.....	78
VEDLEGG	85

Del I Leders beretning

Del I Leders beretning

Mål og resultater 2024

Statens havarikommisjon (SHK) forebygger ulykker og alvorlige hendelser gjennom uavhengige undersøkelser. Havarikommisjonen bidrar sammen med andre aktører til at sikkerhetsnivået på våre undersøkelsesområder er høyt.

I 2024 ble det avsluttet 36 undersøkelser og gitt 68 sikkerhetstilrådinge, i tillegg til de mange sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene. Det er syv flere avsluttede undersøkelser enn i 2023. Ved utgangen av 2024 hadde Havarikommisjonen 34 pågående undersøkelser.

Rapportene og sikkerhetstilrådingene er sendt til operatører, tilsyn og departementer for oppfølging. Samarbeidet med berørte parter og myndigheter er godt. Tilbakemeldingene er mange og gode, og mitt inntrykk er at tilliten til Havarikommisjonens arbeid er høy.

Min vurdering er at SHK har nådd sitt hovedmål i 2024.

Av 34 avgitte rapporter og 2 sikkerhetsnotat i 2024, var 17 innenfor delmålet på 12 måneder. Det er alltid SHKs mål at alle undersøkelser skal avsluttes innenfor 12 måneder, men i enkelte undersøkelser er dette utfordrende. I hovedsak handler dette om kompleksitet i undersøkelsen, mange involverte parter og mye arbeid underveis i undersøkelsene for å forankre sikkerhetsbudskap hos berørte parter.

Undersøkelser og rapporter

I 2024 ble det igangsatt 32 nye undersøkelser. Det er i tillegg gjennomført mange forundersøkelser som bidrar til økt kunnskapsgrunnlag og senere temaundersøkelser. Rapporter og tilrådinge publiseres på våre nettsider, og flere av rapportene er oversatt til engelsk. Økt bruk av video og animasjoner er godt mottatt, og rapportene har fått mye omtale i media og fagtidsskrifter i 2024. Rapporter og animasjoner blir også brukt i opplæring i skoler og fagmiljøer.

Oppgaveportefølje

Havarikommisjonen har fra 1. januar 2024 ivaretatt oppgaven som undersøkelsesmyndighet for taubaner, fornøyelsesinnretninger og romvirksomhet. SHK har brukt det første året til å rekruttere personell med riktig kompetanse samt bli kjent med og komme i dialog med bransjene. Romfart er et område hvor nytt lovverk ikke er på plass, og dette kan gi noen utfordringer for SHK i forbindelse med tilgang til informasjon ved ulykker og hendelser.

Undersøkelser av ulykker og hendelser innen forsvarssektoren er en oppgave som SHK prioriterer høyt. Siden SHK overtok oppgaven som undersøkelsesmyndighet i 2020 er det gjennomført åtte undersøkelser innenfor ulike områder i sektoren. Ved utgangen av 2024 har SHK to pågående undersøkelser. Havarikommisjonen har forventninger til at forsvarssektoren fortsetter arbeidet med forbedring av systemer for varsling og oppfølging av sikkerhetstilrådinge. En god dialog mellom forsvarssektoren og SHK har ligget til grunn for arbeidet på disse områdene i 2024.

Økonomi og styring

Økende kostnadsnivå, ny teknologi og nødvendig bruk av ekstern konsulentbistand innenfor smale fagfelt gjør at undersøkelsesbudsjettet er under press. SHK gjennomfører lovpålagte undersøkelser, og et for stramt budsjett vil kunne medføre begrensinger i de uavhengige undersøkelsene. I 2024 ble det nødvendig for SHK å søke ekstrabevilgning til helikopterulykken utenfor Sotra. Med et stramt driftsbudsjett kan behovet for slike ekstrabevilgninger øke i årene framover.

I 2024 endte den samlede ressursbruken i overensstemmelse med vedtatt budsjett. Det var høy aktivitet gjennom året og budsjetttildelingen ble maksimalt utnyttet. Av total bevilgning på kr 103 748 000, er kr 2 244 000 søkt overført til 2025. Overføringen består hovedsakelig av tildelte midler til lønnsoppgjøret, i tillegg til lavere utgifter i forbindelse med helikopterulykken utenfor Bergen som følge av forsikringsdekning. Som følge av at lønnsoppgjøret for 2024 ble forsinket, blir det først utbetalt og belastet budsjettet i 2025.

Det er Havarikommisjonens vurdering at våre systemer for styring og kontroll fungerer godt og kan dokumenteres i tråd med blant annet økonomiregelverket. I 2024 ga Riksrevisjonen en ren revisjonsberetning for regnskapsåret 2023.

Sikkerhetsundersøkelser er kompetansekrevende arbeid. Hver enkelt medarbeider bidrar med sin kompetanse på tvers av undersøkelsesområdene, og det er gledelig å registrere at SHK i 2024 hadde et svært lavt sykefravær.

Lillestrøm 25. april 2025



William J. I. Bertheussen
Direktør
Statens havarikommisjon

Del II Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Del II Introduksjon til virksomheten og hovedtall

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

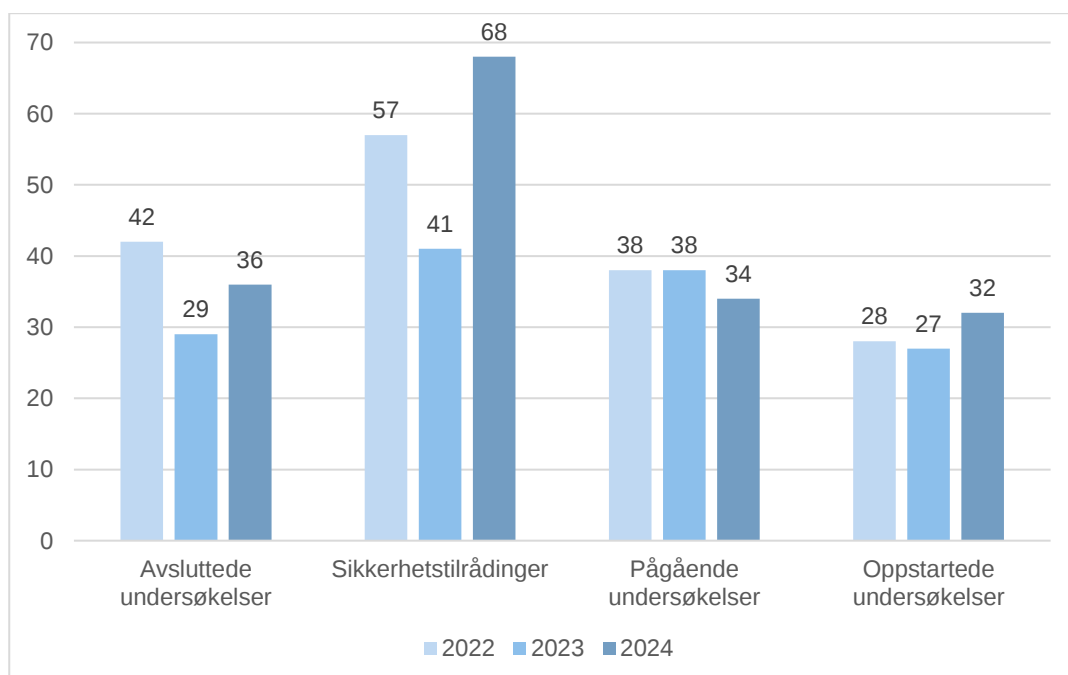
Havarikommisjonen undersøker ulykker og alvorlige hendelser innenfor transportsektoren på områdene luftfart, jernbane, vegtrafikk og sjøfart. Videre skal SHK undersøke ulykker og alvorlige hendelser i Forsvaret og innen fornøyelsesinnretninger og taubaneområdet, i tillegg til ulykker og hendelser som har oppstått innen romvirksomhet. Formålet med undersøkelsene er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebygging av ulykker i transportsektoren, i Forsvaret, innen fornøyelsesinnretninger og taubaneområdet og innenfor romvirksomhet. 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 samt fornøyelsesinnretninger og taubaneområdet sorterer inn under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Fagområdene sjøfart og romvirksomhet sorterer inn under Nærings- og fiskeridepartementets ansvarsområde, mens fagområdet Forsvaret sorterer inn under Forsvarsdepartementets ansvarsområde.

Under følger en grafisk framstilling av Havarikommisjonens samlede produksjon av rapporter, antall sikkerhetstilrådinger, 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.

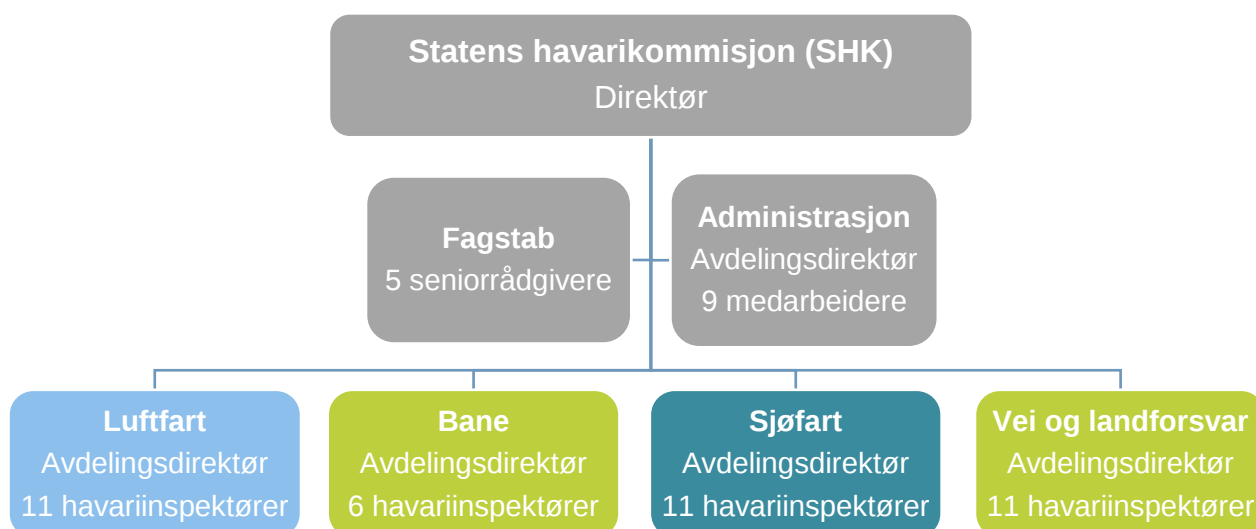


I 2024 ble det avsluttet 36 undersøkelser som resulterte i 34 rapporter og 2 sikkerhetsnotater. Totalt avga SHK 68 sikkerhetstilrådinger, i tillegg til de mange sikkerhetsfunnene som er påpekt i rapportene. Det er syv flere avsluttede undersøkelser enn i 2023. Ved utgangen av 2024 hadde Havarikommisjonen 34 pågående undersøkelser.

Antall sikkerhetstilrådinger vil variere fra år til år. I 2024 bidro rapportene etter ulykken med Viking Sky og delrapport 2 om kollapsen av Tretten bru med henholdsvis 14 og 6 tilrådinger.

Over tid har antallet pågående undersøkelser blitt redusert. Ved inngangen til 2020 hadde SHK 57 pågående undersøkelser, mens det ved inngangen til 2025 var 34 pågående undersøkelser. Det gir bedre forutsetninger for å kunne lykkes med delmålet om å avgi rapport senest 12 måneder etter at ulykken eller den alvorlige hendelsen fant sted. Det skal likevel påpekes at det i de tilfellene en undersøkelse går utover 12 måneder er det gode grunner til dette. For å etablere et så korrekt hendelsesforløp som mulig er det avgjørende at all informasjon blir samlet inn, gjennomgått og sammenstilt. Med mange involverte parter kan denne prosessen ta tid. Et komplekst hendelsesforløp med flere mulige årsaksforklaringer kan være krevende å analysere og skrive ut. Underveis gjennom hele undersøkelsen er det viktig å forankre sikkerhetsbudskapet hos de som skal arbeide videre med sikkerhetsutfordringene etter at rapporten er utgitt.

Organisasjon pr. 31. desember 2024



Havarikommisjonen er organisert med fire fagavdelinger, en administrasjonsavdeling og en fagstab. Avdelingsdirektør i luftfartsavdelingen har en koordinerende funksjon for oppfølging av forsvarsundersøkelsesloven med forskrift.

Pr. 31.12.2024 hadde Havarikommisjonen 58 fast ansatte, hvorav to ansatte var ute i ulønnet permisjon, samt en IT-driftslærling ansatt i administrasjonsavdelingen.

Utvalgte nøkkeltall fra årsregnskapet

Nøkkeltall fra årsregnskapet	2024	2023	2022
Antall ansatte*	54	55	53
Antall avtalte årsverk*	53	53	51
Antall utførte årsverk**	51,5	50,3	48,4
Samlet tildeling post 01-71	103 748 000	97 158 000	94 919 000
Utnyttelsesgrad post 01-71	97,8 %	102,9 %	95,7 %
Driftsutgifter	101 504 198	98 448 567	90 817 869
Lønnsandel av driftsutgifter	68,8 %	69 %	68,3 %
Lønnsutgifter per årsverk	1 355 808	1 350 876	1 282 025
Andel administrative utgifter	21,7 %	21,7 %	21,5 %
Administrative utgifter per årsverk	426 899	424 642	403 424

* Kilde: SSB-statistikk «12623: Ansatte i staten, etter enhet». Disse opplysningene samles inn gjennom A-ordningen. Antall ansatte gjelder gjennomsnitt for året.

** 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.

SHKs driftsutgifter i 2024 endte på kr 101 504 198 og ga en utnyttelsesgrad på 97,84 %. Forbruket er kr 2,5 mill. høyere enn i 2023. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at lønnsoppgjøret for 2024 ble forsinket og at utbetalingen kommer i 2025, i tillegg til lavere utgifter i forbindelse med helikopterulykke utenfor Bergen som følge av forsikringsdekningen. Driftsutgiftene påvirkes av lønns- og prisvekst, undersøkelsesaktivitet og antall årsverk, mens de faste driftsutgiftene fra år til år i stor grad er de samme.

Lønnsutgifter økte i 2024 som følge av tilsetninger i nyopprettede stillinger på fornøyelsesinnretninger og taubaneområdene, samt på romvirksomhet. Lønnsoppgjøret for 2024 blir utbetalt i 2025, slik at det blir et etterslep på lønnskostnadene.

Administrative utgifter økte litt i 2024. Husleiekostnadene økte omtrent tilsvarende reduksjonen i strømutgiftene sammenlignet med 2023. Det har vært høyere rekrutteringskostnader gjennom året, i tillegg til økte kostnader blant annet i forbindelse med lederutvikling og utarbeiding av kommunikasjonsstrategi.

Del III Årets aktiviteter og resultater

1 Overordnet mål og hovedprioriteringer	13
2 Faglig virksomhet – Luftfart	14
3 Faglig virksomhet – Bane	23
4 Faglig virksomhet – Vei	31
5 Faglig virksomhet – Sjøfart	38
6 Faglig virksomhet – Forsvaret	46
7 Faglig virksomhet – Taubane	50
8 Faglig virksomhet – Fornøyelsesinnretninger	55
9 Faglig virksomhet – Romvirksomhet	56

Del III Årets aktiviteter og resultater

Samlet vurdering av resultater og måloppnåelse følger i punktene 1–9.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2025».

Hovedmålet for Statens havarikommisjon i 2024 var:

«Statens havarikommisjon skal bidra til å øke sikkerheten gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane-, vei- og forsvarssektorene, og av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Videre er havarikommisjonen undersøkelsesmyndighet for ulykker og hendelser innenfor romvirksomhet, samt for ulykker og alvorlige hendelser på tivoli- og taubaneområdet.»

Delmål knyttet til hovedmålet var:

«Rapport om undersøkelsene, med ev. sikkerhetstilrådinger, skal legges frem senest 12 måneder etter at ulykken eller den alvorlige hendelsen fant sted.

Hvis fristen i delmålet ikke kan overholdes, skal havarikommisjonen avgi en foreløpig rapport minst hver 12. måned.»

1 Overordnet mål og hovedprioriteringer

Havarikommisjonens bidrag til det overordnede målet for transportpolitikken og FNs bærekraftsmål slik det er formulert i tildelingsbrevet, er gjennom grundige og uavhengige undersøkelser av ulykker og hendelser på alle våre områder. I 2024 har SHK i tillegg gjennomført en vesentlighetsanalyse med et måldokument for det videre arbeidet innen bærekraftsområdet.

Gjennom SHKs sikkerhetsundersøkelser utarbeides offentlige rapporter der hendelsesforløp klarlegges, årsaker analyseres og sikkerhetstilrådinger rettes mot myndigheter, produsenter, operatører og andre berørte. Sikkerhetsforebyggende arbeid er krevende, og på mange områder vil effekten av arbeidet først være synlig etter langsiktig nasjonalt og internasjonalt arbeid. Statens havarikommisjon har et godt samarbeid med andre lands undersøkelsesmyndigheter og SHK har over tid bygget gode relasjoner og tillit hos de store nasjonale og internasjonale aktørene som kan påvirke utviklingen i riktig retning.

Havarikommisjonens vesentlighetsanalyse viser at det er påvirkningsområder hvor virksomheten har muligheter til å gjøre endringer for å minimere klimautslipp, naturfotavtrykk, energibruk, samt ivareta styring, arbeidsmiljø og likestillingsarbeid. Føringsdokumentet gir retning for SHKs videre arbeid. I første omgang er det innenfor driften av virksomheten hvor arbeidet prioriteres. På sikt skal Havarikommisjonens kjerneoppgaver også vurderes innlemmet i føringsdokumentet.



2 Faglig virksomhet – Luftfart

2.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

SHK skal varsles umiddelbart etter at en ulykke eller en alvorlig luftfartshendelse har funnet sted. Varsel mottas på luftfartsavdelingens døgnåpne vakttelefon. Et umiddelbart varsel muliggjør en rask utrykning slik at forgjengelige spor sikres. Deretter mottar Havarikommisjonen en skriftlig innrapportering om det samme. Tidsfrist, form og innhold er gitt i Rapporteringsforordningen. Rapporten skal ideelt inneholde en kortfattet beskrivelse av involvert materiell og hendelsesforløp. Havarikommisjonen anser at varslings- og rapporteringsviljen generelt er god, men at nytt felleseuropeisk rapporteringsformat gir mindre relevant informasjon til SHK enn tidligere. Dette gir merarbeid ved innsamling av informasjon som er nødvendig for endelig klassifisering, og for å avgjøre om det skal iverksettes undersøkelse eller ikke.

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 Havarikommisjonen som, etter en forundersøkelse, avgjør klassifisering. Hendelser som innrapporteres som luftfartshendelser og ikke som alvorlig luftfartshendelse kommer ikke til Havarikommisjonen. Det er derfor mulig at Havarikommisjonen ikke blir gjort kjent med hendelser der det kan være en betydelig sikkerhetslæring.

Det er også en mulighet for at alvorlige luftfartshendelser i norsk luftrom med utenlandske luftfartøy ikke blir gjort kjent for SHK innen rimelig tid – eller kanskje ikke i det hele. Utenlandske aktører rapporterer til sine respektive nasjonale myndigheter. For at det skal bli kjent for norske myndigheter må varselet eller rapporten videreformidles til Luftfartstilsynet eller SHK.

Luftfartsavdelingen mottok 76 skriftlige innrapporteringer i 2024. Antall innrapporteringer var litt høyere enn i 2023, men vesentlig lavere enn i de tre foregående år der antall innrapporteringer varierte mellom 101 og 117. Luftfartstilsynet videreformidlet 3 innrapporteringer for nærmere gjennomgang av Havarikommisjonen. Dette er færre enn de senere år. Innrapporteringene fordeler seg på følgende måte: Luftfartshendelse 21, alvorlig luftfartshendelse 25, ulykke 21, utenlands akkreditert representant 1 og feilrapportert 8.

Alle skriftlige innrapporteringene blir vurdert basert på ICAO Annex 13, luftfartsloven med EU 996/2010, forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart, bruk av risikomatrisen ERCS samt faglig skjønn.

Etter en forundersøkelse av alle innrapporteringene gjenstod ni som ulykker og tre som alvorlige luftfartshendelser. Det ble åpnet undersøkelse av alle disse. De øvrige ble klassifisert som hendelser. Det ble åpnet undersøkelse av en luftfartshendelse. Havarikommisjonen åpnet dermed 13 undersøkelser. Ingen av hendelsene som ble videreformidlet fra Luftfartstilsynet ble gjenstand for undersøkelse etter at den innledende forundersøkelsen var avsluttet.

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. Havarikommisjonen ble oppnevnt som akkreditert representant i en utenlandsk undersøkelse i 2024, i tillegg til de fire som ble overført fra 2023.



2.2 UNDERSØKELSER

Totalt ble det åpnet 13 nye undersøkelser i 2024.

En av undersøkelsene gjelder et seilfly uten alvorlige personskader. Denne undersøkes i regi av Norges luftsportforbund.

Undersøkelsene fordeler seg på følgende kategorier: ni ulykker, tre alvorlige luftfartshendelser og en luftfartshendelse.

To av ulykkene var dødsulykker der totalt tre omkom. Det var en ulykke med et mikrofly ved Oppdal der det omkom to personer, og en ulykke ved Sotra der en person omkom.

Ulykkene fordeler seg med et seilfly, et mikrofly, fire GA privat, et innland helikopter privat, et innland helikopter og et offshore helikopter. De tre alvorlige luftfartshendelsene er en GA privat, en tung kommersiell luftfart og en nærpasering mellom offshore helikopter og tung kommersiell luftfart. Hendelsen er et fly i tung kommersiell luftfart.

2.2.1 Pågående undersøkelser

Ved inngangen til 2025 hadde avdelingen 17 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 2024:

Hendelsesdato	Type luftfartøy	Reg. merke	Kategori	Sted
28.12.2024	Boeing 737-800	PH-BXM	Luftfartshendelse	Sandefjord lufthavn Torp
19.12.2024	Boeing 737-800	LN-NIP	Alvorlig luftfartshendelse	Molde lufthavn
04.11.2024	De Haviland DHC-8, S-92A	LN-WIT, LN-ONY	Alvorlig luftfartshendelse	Hammerfest flyplass
20.09.2024	Cessna 172S	LN-KAB	Luftfartsulykke	Gol flyplass Klanten, ENKL
04.09.2024	Bell 206L-1 Long Ranger	SE-JPB	Luftfartsulykke	Susenfjellet i Hattfjelldal kommune, Nordland fylke
01.07.2024	Aeroprakt A-22L2	LN-YFX	Luftfartsulykke, 2 omkomne	Oppdal flyplass, Fagerhaug
27.06.2024	JSC Sportine Aviacija, LAK 17B FES mini	LN-GLI	Luftfartsulykke	Sætersmoen gård, Elverum
10.06.2024	De Havilland DHC-2 Beaver	LN-NCC	Luftfartsulykke	2 NM øst for Kragerø
20.05.2024	Robinson R44 Raven II	LN-OBN	Luftfartsulykke	Seterfjellet, Alta kommune, Finnmark fylke



Hendelsesdato	Type luftfartøy	Reg. merke	Kategori	Sted
28.02.2024	Sikorsky S-92A	LN-OIJ	Luftfartsulykke, 1 omkommet	2 NM sørvest for Løno, vest av Sotra i Øygarden kommune, Vestland
20.01.2024	AQUILA AT01	LN-NRC	Alvorlig luftfartshendelse	Skjetten, Akershus
28.08.2023	MLP Aviation LTD Christen Eagle II	LN-TBN	Luftfartsulykke, 2 omkomne	Reinsvoll flyplass
05.06.2023	Sikorsky Aircraft Corporation S-92A	LN-OMI	Luftfartshendelse	Linus plattform, Ekofiskfeltet, offshore
12.02.2023	Boeing 737, Airbus 320, DHC-8, Embraer E190-E2, Beach B200GT	Temaundersøkelse	Luftfartshendelse	Nord-Norge, nord for polarsirkelen
22.12.2022	De Havilland Canada Dash 8-100	LN-WIP	Alvorlig luftfartshendelse	Innflygning til Svolvær lufthavn
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

Nedenfor omtales tre av undersøkelsene spesielt.

4. november 2024. Alvorlig luftfartshendelse, nærpassering mellom helikopter og fly ved Hammerfest lufthavn, ENHF

Hendelsen oppstod da et S-92A helikopter, LN-ONY fra Bristow tok av samtidig som en DHC-8, LN-WIT fra Widerøe var på innflygning til Hammerfest lufthavn. Helikopteret tok av fra Hammerfest lufthavn rullebane 22. På samme tid var DHC-8 flyet 15 nautisk mil fra flyplassen på innflygning mot rullebane 04. Flyet hadde intensjon om sirkling for landing på rullebane 22. Begge luftfartøyene fikk TCAS Traffic Advisory (TA) og deretter Resolution Advisory (RA). Helikopteret utførte en unnamanøver og DHC-8 gjennomførte en «missed approach».



Onsdag 28. februar 2024. Luftfartsulykke vest for Sotra

Et Sikorsky S-92A helikopter, LN-OIJ, operert av Bristow Norway AS, havarerte under SAR-trening i nattforhold vest for Lønø, Sotra. Alle seks som hadde vært ombord i helikopteret ble hentet opp fra sjøen av redningshelikopter og fraktet til Haukeland Universitetssykehus. En person ble alvorlig skadet og en person omkom. Helikopteret ble hevet fra 220 m havdyp den 2. mars 2024.

Undersøkelsen pågår. Det er påvist at helikopterets nese, rett før havariet, løftet seg betydelig mer enn det produsenten opplyser at skulle skjedd ved bruk av Mark on Top-funksjonen. SHK har derfor utgitt en umiddelbar sikkerhetstilråding til produsenten om å ta denne informasjonen inn i helikoptertypens håndbok.



LN-OIJ heises opp fra sjøen. Foto: SHK

Mandag 1. juli 2024. Luftfartsulykke ved Oppdal flyplass, Fagerhaug (ENOP) i Trøndelag fylke

Et mikrofly av typen Aeroprakt A-22L2, LN-YFX, havarerte i underkant av 300 meter øst av rullebanen på Oppdal flyplass. Begge de to ombord omkom som et resultat av ulykken.

Flyet hadde tatt av fra Oppdal flyplass på en lokal tur kl. 1042 lokal tid med to personer ombord. Etter ca. 30 minutters flygning fulgte de rullebane 07 på en østlig kurs. Litt etter at de passerte baneenden startet de en høyresving før de brått mistet all høyde og traff E6. Flyet fortsatte videre gjennom et gjerde før det ble liggende på gresset rett ved en låvebygning på nordsiden av veien. Flyet startet å brenne etter havariet.



2.2.2 Avgitte rapporter

I 2024 ble 11 undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

- | | |
|---------|--|
| 2024/11 | Rapport om luftfartsulykke på Villmobakken flystripe på Vannøya i Troms 6. august 2024 med Vans RV-14, SP-YBI |
| 2024/10 | Rapport om luftfartsulykke på Maarud gård i Sør-Odal kommune, Innlandet 24. juni 2024 med Piper L-4j, LN-SAI |
| 2024/09 | Rapport om alvorlig luftfartshendelse ved Gullesfjorden i Kvæfjord kommune, Troms fylke, 6. september 2021 med Airbus Helicopters AS 350 B1, LN-ORJ, operert av Heli-Team AS |
| 2024/08 | Rapport om luftfartsulykke på Trollnes i Arendal kommune, 25. juni 2023 med Robinson R44, LN-OSS |
| 2024/07 | Rapport om luftfartshendelse under innflygning til Bergen lufthavn Flesland 11. juni 2022 med Airbus A320-232, HA-LWZ, operert av Wizz Air Hungary Kft. |
| 2024/06 | Rapport om luftfartsulykke på Rønneld modellflyplass ved Skjeberg 28. april 2023 med ASG-29 1:2 skala modellseilfly |
| 2024/05 | Rapport om flysikkerhet og tildeling av konsesjoner ved Arendal lufthavn Gullknapp i årene 2020–2023 |
| 2024/04 | Rapport om luftfartshendelse i Bergen 26. august 2022 med DJI Mavic 3 drone, LN-02023CM, operert av TV 2 Luftfoto |
| 2024/03 | Rapport om alvorlig luftfartshendelse ved oljeinstallasjonen Maersk Invincible (XMKI) i Nordsjøen 24. februar 2020 med Sikorsky Aircraft Corporation S-92A, LN-ONT, operert av Bristow Norway AS |
| 2024/02 | Rapport om luftfartsulykke på Voss flyplass Bømoen 11. mai 2021 med Piper Aircraft Inc. PA-28-161, LN-NAS |
| 2024/01 | Rapport om alvorlig luftfartshendelse på Bryne i Rogaland 25. oktober 2022 med Airbus Helicopters AS 350B3, LN-OGN operert av Helitrans AS |

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

Rapport 2024/02 er på nynorsk.

Nedenfor omtales to av rapportene mer utfyllende.

2024/03 Rapport om alvorlig luftfartshendelse ved oljeinstallasjonen Maersk Invincible (XMKI) 24. februar 2020 i Nordsjøen med Sikorsky Aircraft Corporation S-92A, LN-ONT, operert av Bristow Norway AS

Besetningen i Sikorsky S-92A helikopteret tapte kontroll over helikopteret kort tid etter at det tok av fra helikopterdekket på oljeinstallasjonen Maersk Invincible. Avgangen ble foretatt i mørke og under krevende forhold, hvor besetningen ikke hadde utvendig horisont eller utvendige visuelle referanser. Om bord var en besetning på to flygere og ni passasjerer.



Helikopteret tapte høyde, retning og hastighet. Med høy nesestilling akselererte helikopteret bakover med en hastighet på 49 kt over en distanse på 210 meter mens det tapte ytterligere høyde. Etter ca. 40 sekunder gjenvant besetningen kontrollen. Helikopteret fortsatte deretter flygningen mot Stavanger lufthavn Sola uten videre hendelser.



*Animasjon av LN-ONT som passerer oljeinstallasjonen mens helikopteret flyr bakover. (Oljeinstallasjonen er en illustrasjon og ikke identisk med Maersk Invincible.) Animasjon: L3 Harris Technologies UK/SHK.
Kilde: LN-ONT CVFDR*

Havarikommisjonen finner at besetningen trolig ble utsatt for spatial desorientering under avgangen. Sammen med overkorrigering av flygekontrollene førte dette til at helikopteret kom ut av stilling for en normal avgangsprofil.

Uten utvendig horisont og i mørke var begge besetningsmedlemmene desorienterte. Avganger som dette kan være svært krevende, og betydningen av å avdekke trusler mot en sikker flygning i forkant av avgangen er svært viktig. Det vil bidra til mindre stress for besetningen, og være med på å sikre en god internkommunikasjon.

Havarikommisjonen fremmet to sikkerhetstilrådinger, en til Luftfartstilsynet og en til helikopteroperatøren. Der tilrås Luftfartstilsynet i sin tilsynsvirksomhet med offshore helikopteroperatører å følge opp deres prosedyrer og rutiner knyttet til «Threat and Error Management» (TEM), TEM-trening og hvordan TEM etterleves i den daglige operasjonen. I sikkerhetstilrådingen til Bristow Norway AS tilrås Havarikommisjonen helikopteroperatøren å implementere «deviation call» for unormale pitch-variasjoner for flygning med passasjerer.



2024/05 Rapport om flysikkerhet og tildeling av konsesjoner ved Arendal lufthavn Gullknapp i årene 2020–2023



Arendal lufthavn, Gullknapp (ENGK). Rullebaneretning 05/23. Foto: Arendal lufthavn Gullknapp

Undersøkelsen har tatt utgangspunkt i tre ulike luftfartshendelser som alle skjedde ved Arendal lufthavn Gullknapp i tidsrommet 19. juni–13. september 2023. Hendelsene var knyttet til skoleflyging og trafikkonflikter, der unnamanøver var nødvendig for å avverge et mer alvorlig utfall.

Hovedfokus i undersøkelsen har vært de sikkerhetsmessige rammebetingelsene for aktivitetene på lufthavnen. Overordnede beslutninger framstår å ha hatt negativ påvirkning på flysikkerheten.

Fra 2018, da flyskolen OSM Aviation Academy etablerte sin base ved Arendal lufthavn Gullknapp, har antall flybevegelser vokst kraftig, samtidig som lufthavnen i 2021 la ned lufttrafikkjenesten (AFIS).

Undersøkelsen har vist at kombinasjonen av økt flytrafikk og redusert tjenestenivå, må anses å ha potensial til å redusere sikkerheten for fremtidige operasjoner ved Arendal lufthavn Gullknapp. Konsesjonene med tillatelse til økt aktivitet synes ikke i tilstrekkelig grad å hensynta flysikkerheten sett opp mot andre vurderingstemaer.

I juni 2024 konkluderte Arendal lufthavn Gullknapp, i samråd med berørte enheter av lufttrafikkjenesten, at AFIS-tjenesten må gjenåpnes for å sikre ivaretagelse av et akseptabelt sikkerhetsnivå.

Havarikommisjonen mener at Luftfartstilsynet (LT) som norsk luftfartsmyndighet, og Samferdselsdepartementet (SD), som har det overordnede ansvaret for rammebetingelsene i luftfartssektoren, må vurdere om dagens regelverk for tildeling av konsesjoner har vilkår som i tilstrekkelig grad ivaretar flysikkerheten. I dette ligger også rollefordelingen mellom SD og LT. Havarikommisjonen fremmet en sikkerhetstilråding til Samferdselsdepartementet og en sikkerhetstilråding til Luftfartstilsynet om dette.



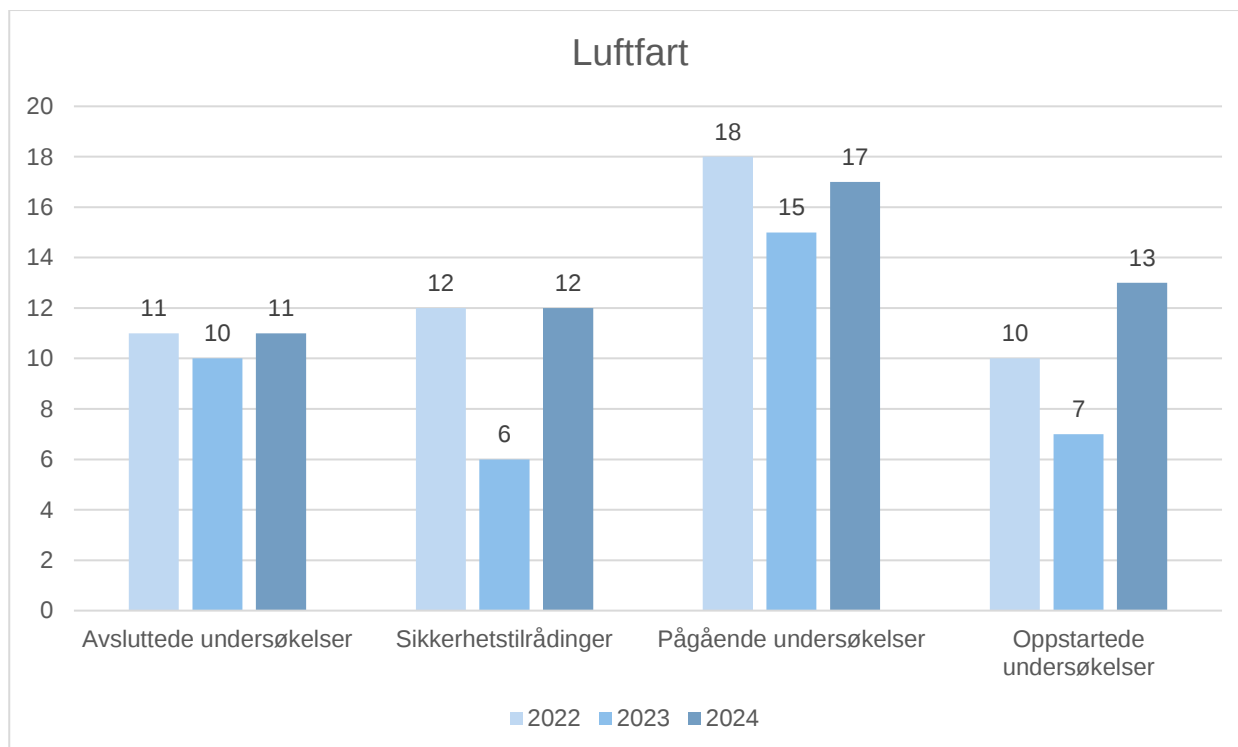
2.2.3 Sikkerhetstilrådinger

Luftfartsavdelingen fremmet 12 sikkerhetstilrådinger i 2024.

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

2.2.4 Utvikling de siste tre årene

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



Antall sikkerhetstilrådinger vil avhenge av sakenes natur og variere mye fra år til år, og vil ikke være proporsjonalt med antall avgitte rapporter. Antallet sikkerhetstilrådinger hvert år avhenger av mange faktorer.

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



2.3 ANDRE AKTIVITETER

For å møte den kontinuerlige endringen i nasjonal og internasjonal luftfart er det essensielt med jevnlig trening og opplæring av de ansatte.

Et godt kontaktnett, blant annet gjennom deltakelse på nasjonale konferanser som Luftfartskonferansen, Flyoperativt forum og Solakonferansen og i de internasjonale fora som ENCASIA, ISASI, ECAC, MASI, Heli offshore og ITSA, samt det gode samarbeidet med de nordiske landene, er viktig for god gjennomføring av undersøkelser. SHK arrangerte ENCASIA ACC møte med deltakelse fra de fleste Europeiske land samt interesseorganisasjoner og produsenter i Stavanger i mai 2024.

2.4 MÅLOPPNÅELSE

Luftfartsavdelingen har avsluttet 11 undersøkelser og utstedt 12 sikkerhetstilrådinge i 2024. Av de 11 undersøkelsene ble tre rapporter avgitt innen 12 måneder etter at ulykken eller hendelsen skjedde.

Sikkerhetstilrådinge rettes gjerne til de internasjonale og nasjonale luftfartsmyndighetene som EASA, FAA, ICAO og Luftfartstilsynet. Ivaretagelse av sikkerhetstilrådinge kan ofte kreve internasjonalt samarbeid slik at man finner felles løsninger. Havarikommisjonen bruker vesentlige ressurser på å overvåke og følge opp sikkerhetstilrådinge rettet til aktører utenfor Norge. Å måle effekt av sikkerhetstilrådinge er ikke alltid enkelt på kort sikt. I hovedsak fordi Havarikommisjonen gir tilrådinge på et nivå som fordrer internasjonalt samarbeid og enighet, og kan ta flere år å gjennomføre. Vi ser at de fleste tilrådingene ivaretas i tråd med Havarikommisjonens intensjon med tilrådingen.

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

Ved årsskiftet er 6 av de 17 pågående undersøkelsene eldre enn 12 måneder. Det er gitt 12-måneders statusrapporter for alle seks. Progresjonen i de ulike undersøkelsene vil avhenge av det som til enhver tid er beste og nødvendige prioritering hos Havarikommisjonen. Undersøkelser innen luftfart fordrer i hovedsak internasjonal deltakelse. Et utkast til rapport skal sendes til konsultasjon hos berørte parter. Deretter er det oppfølging av kommentarer. Større undersøkelser vil dermed kun i sjeldne tilfeller kunne gjennomføres innen 12 måneder.



3 Faglig virksomhet – Bane

3.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

Baneavdelingen ble i 2024 varslet om 384 jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser mot 420 i 2023. Dette er nedgang sammenliknet med foregående år og kan til en viss grad skyldes i endret varslingspraksis rundt nestenpåkjørslar av personer og kjøretøy.

Om lag 43 % av banerelaterte varsler ble mottatt utenfor normal arbeidstid, og ca. 18 % ble mottatt enten i helger eller på bevegelige helligdager. Etter at ansvarsområdet ble utvidet med taubane og fornøylesesinnretninger kom 35 % av varslene i helg. Avdelingen mottar ofte varsel fra flere aktører om samme hendelse, slik at antall telefoner til beredskapsvakten er høyere enn antall registrerte hendelser. Ved årets utløp fordelte varslene seg som vist i tabell under:

	Antall varsler
Jernbaneulykke (uten omkomne)	13
Jernbaneulykke (dødsulykke)*	27
Alvorlig jernbanehendelse	255
Jernbanehendelse (ikke varslingspliktig)	89
Totalsum	384

* 23 antas å være viljeshandlinger

Antall varsler pr. måned varierte fra 68 i januar til 19 i desember.

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 aktuelle kjøretøy eller infrastruktur kan frigis og trafikken kan gjenopprettes.

Også i 2024 er passering av signal i stopp, personer i sporet og planovergangshendelser de dominerende ulykkes- og hendelsestyper varslet til SHK. Av 27 dødsulykker antas 23 å være viljeshandlinger. SHK foretar ikke ytterligere undersøkelser i disse tilfellene, men støtter seg på politiets arbeid.

Alle alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker skal rapporteres innen 72 timer. Havarikommisjonen gjennomgår og vurderer alle mottatte rapporter. Antall rapporter til SHK de siste fem år er vist i tabell under:

Rapporter	2024	2023	2022	2021	2020
Alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker	1172	1196	1056	929	930

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 gjengitt her representerer det vi er gjort kjent med, og er ikke en offisiell ulykkes- og hendelsesstatistikk, da utarbeidelse av denne ikke faller inn under Havarikommisjonens mandat.



3.2 UNDERSØKELSER

Avdelingen publiserte fem undersøkelsesrapporter i 2024. Det ble ikke avgitt foreløpige rapporter eller varsel om sikkerhetskritiske forhold.

Det utføres også et antall forundersøkelser der det innhentes mer informasjon for å kunne vurdere om en hendelse skal undersøkes eller ikke. Relevant informasjon fra alle forundersøkelser arkiveres for eventuell senere bruk i liknende hendelser. Tidsbruken på denne type undersøkelser varierer, alt fra noen timer til flere arbeidsdager. En av forundersøkelsene ledet til utarbeidelse av et sikkerhetsnotat der relevant sikkerhetsmessig læring ble løftet frem, uten å iverksette en full sikkerhetsundersøkelse.

Baneavdelingen rykket ut til ulykkessteder ni ganger i løpet av 2024, mot syv i 2023.

3.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde ved inngangen til år 2025 fire pågående undersøkelser.

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

Baneavdelingens undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2024:

Hendelsesdato	Tittel	Type transport	Hendelseskategori
29.10.2024	Undersøkelse av avsporing med trikk i krysset mellom Nygata og Storgata i Oslo	Trikk/sporvogn	Avsporing
24.10.2024	Undersøkelse av sammenstøt med steinskred ved Finneidfjord nord for Bjerka stasjon på Nordlandsbanen	Persontog	Sammenstøt
22.03.2024	Undersøkelse av jernbaneulykke på Arna stasjon, Bergensbanen	Godstog	Passering av signal i stopp
12.02.2024	Undersøkelse av alvorlig jernbanehendelse på Ekebergbanen, Oslo	Trikk/sporvogn	Løpsk materiell, sammenstøt

Nedenfor omtales to av undersøkelsene spesielt.



Undersøkelse av jernbaneulykke på Arna stasjon, Bergensbanen

Fredag 22. mars 2024 cirka kl. 1912 passerte et godstog fra OnRail AS indre hovedsignal på Arna stasjon i stopp, og ble dermed ledet ut i et buttspor og sporet av. Hendelsen medførte store skader på godstoget og infrastrukturen på stasjonen.

Lokomotivet veltet i innløpet av tunnelen mellom Arna stasjon og Trengereid, og lokfører ble lettere skadet. Et passasjertog i motsatt retning stanset inne i tunnelen, før innkjør hovedsignalet, omlag 1 km fra godstoget. I forkant av hendelsen ble det tatt nødalarm, og undersøkelsen vil klarlegge omstendighetene rundt dette og hvorfor toget ikke stoppet som forventet.



Utenfor tunnelen. Foto: SHK

Undersøkelse av sammenstøt med steinskred ved Finneidfjord nord for Bjerka stasjon på Nordlandsbanen

Torsdag 24. oktober 2024 ca. kl. 1415 kjørte persontog 471 inn i et steinskred mellom Bjerka og Mo i Rana. Lokfører omkom i ulykken, og fem passasjerer ble lettere skadet.

Toget sporet av mot venstre ca. ved km 472 etter å ha truffet steinskredet. Toget fortsatte ned mot E6 og lokomotivet veltet i avsporingen. Toget bestod av et DI4 lokomotiv og fem passasjervogner av typen B5.

Havarikommisjonen undersøkte i 2016 en tilsvarende jernbaneulykke i samme område.



Steinsprang ved Finneidfjord. Foto: SHK

3.2.2 Avgitte rapporter

I 2024 ble fem undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

- 2024/05 Rapport om alvorlig jernbanehendelse i forbindelse med arbeid i spor på Nordlandsbanen 11. september 2023
- 2024/04 Rapport om avsporing ved Åneby stasjon 16. oktober 2023
- 2024/03 Rapport om sammenstøt med endebutt på Fyllingsdalen terminal 28. mars 2023
- 2024/02 Rapport om avsporing på Narvik stasjon på Ofotbanen 12. mars 2023
- 2024/01 Rapport om avsporing ved Heskestad på Sørlandsbanen, 4. november 2022

Rapportene har sammendrag, konklusjon og sikkerhetstilrådinger på engelsk.

Sikkerhetsnotatet som ble laget etter en forundersøkelse hadde et kortere format og fokuserte på å løfte læring fra tidligere undersøkelser med liknende problemstilling knyttet til planoverganger. Sikkerhetsnotatet ble utgitt på nynorsk.

2024/SN1 Tryggingsnotat om samanstøyt mellom traktor og persontog på Disen nordre planovergang 12. mai 2024

Nedenfor omtales to av rapportene mer utfyllende.



2024/01 Rapport om avsporing ved Heskestad på Sørlandsbanen, 4. november 2022

4. november 2022 kjørte godstog 5805 fra CargoNet AS inn i et vannutløst jordskred og sporet av ved Heskestad på Sørlandsbanen. Ulykken forårsaket store skader på toget og sporet, og førte til at strekningen ble stengt i mer enn fem døgn. Føreren ble ikke skadet. Bane NOR SF hadde besluttet å innføre gult nivå for værberedskap, men dette hadde ikke blitt iverksatt. Det var ingen automatiske varslingsanlegg på stedet, og skredet ble ikke oppdaget før toget fikk tillatelse til å kjøre inn på strekningen. Skredmassene inneholdt en stor stein, som antas å være den direkte årsaken til avsporingen.

Det hadde vært mye nedbør i forkant av avsporingen, med svært lokale og intense regnbyger. Store avstander mellom målestasjoner, sammen med lokalt kraftige regnbyger, gir usikkerhet i estimat for faktisk nedbør, og nedbørbildet er derfor vanskelig å overvåke. Bane NOR SF hadde kartlagt området med hensyn til skred uten at området ble vurdert som skredfarlig. Bane NOR SFs metode for rutinemessig skredfarekartlegging avdekker ikke alle fareområder for mindre og grunne overflateutglidninger. Det er heller ikke etablert infrastruktur som kan varsle automatisk om disse skredene.

Statens havarikommisjon har undersøkt hvordan Bane NOR SF arbeider med kartlegging og varsling av skredfare på Sørlandsbanen. I tillegg har Havarikommisjonen sett på organisering og opplæring av personell som er sentrale i utøvelsen av Bane NOR SFs rutiner for værberedskap.

Havarikommisjonen har identifisert at det er et gap mellom prosedyren for værberedskap og forutsetningene som ligger til grunn for å utøve den i praksis. Dette skaper en svakhet i beredskapen, spesielt idet man befinner seg i en eskalerende vær situasjon.

Havarikommisjonen fremmer med bakgrunn i denne undersøkelsen to sikkerhetstilrådinger. Den ene retter seg mot Bane NOR SFs organisering av værberedskapen. Den andre peker på et behov for å styrke måten Bane NOR SF kartlegger og overvåker områder med risiko for jordskred, i en tid med stadig økende nedbørintensitet.



Skredområdet. Foto: Multiconsult AS



2024/05 Rapport om alvorlig jernbanehendelse i forbindelse med arbeid i spor på Nordlandsbanen 11. september 2023

Mandag 11. september 2023 var tre personer og en skinnegående gravemaskin nær ved å bli påkjørt av godstog 5782 mellom Bolna og Dunderland stasjoner på Nordlandsbanen. Strekningen ble meldt klar for tog mens arbeidslaget fremdeles befant seg i sporet. Hendelsen resulterte ikke i en fatal ulykke, siden arbeidslaget tilfeldigvis hadde kommet seg ut av sporet knapt ett minutt før godstoget passerte. Det finnes ingen tekniske barrierer på denne strekningen som kunne bidratt til å oppdage at arbeidslaget fortsatt befant seg i sporet. Undersøkelsen har også avdekket utfordringer med arbeid i spor knyttet til planlegging, koordinering, krav og betingelser. Havarikommisjonen mener delvis motstridende interesser blant aktørene bidrar til uforutsigbarhet, som videre utgjør en sikkerhetsrisiko for personell som arbeider i og ved spor.

Hovedsikkerhetsvakten, som var ansvarlig for å holde oversikt over alle arbeidslag på strekningen glemte det siste arbeidslaget da arbeidene ble avsluttet. Flere faktorer medvirket til dette, blant annet lite koordinering i forkant, ingen felles oppstartssamtale, uforutsette hindringer underveis og opplevelse av tidsnød. Prosedyren med å overlevere sporet til togekspeditor ble gjennomført uten å benytte loggskjemaet. Deretter fikk tog 5782 kjøretillatelse på strekningen. Havarikommisjonens undersøkelse peker på at strekninger med togmelding mangler tekniske barrierer rettet mot denne problemstillingen.

Undersøkelsen viser videre at regler og betingelser for arbeid i spor styres av ulike premissgivere i Bane NOR SF, til dels uavhengig av hverandre, og uten et overordnet ansvar for prosessen som helhet. Havarikommisjonen mener dette bidrar til uforutsigbare rammer for de utførende. I tillegg kan det gi et uforholdsmessig stort press på hovedsikkerhetsvakt, som har en sikkerhetskritisk funksjon.

3.2.3 Sikkerhetstilrådinger

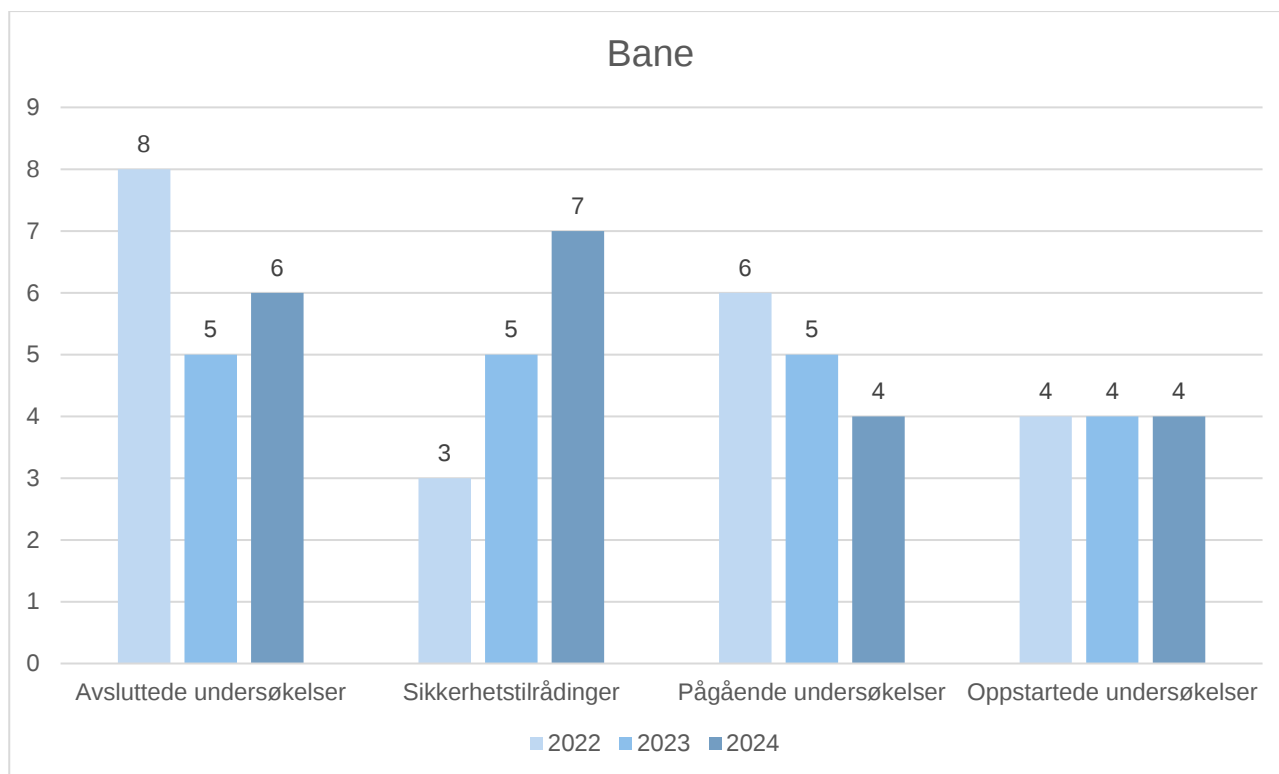
Baneavdelingen fremmet syv sikkerhetstilrådinger i 2024.

Det vises til vedlegg B som inneholder oversikt over alle sikkerhetstilrådingene på baneområdet.

Statens havarikommisjon skal motta brev to ganger pr. år fra Samferdselsdepartementets Bane, plan og miljøavdeling om status på sikkerhetstilrådingene som følges opp av Statens jernbanetilsyn. Siste statusrapport er forsinket fra Samferdselsdepartementet. Hvis det er fremmet sikkerhetstilrådinger som følges opp av Vegtilsynet skal Samferdselsdepartementets Veg-, by- og trafiksikkerhetsavdeling gi status på disse. Status for sikkerhetstilrådinger gitt direkte til, eller via andre departementer eller myndighetsorganer, følges opp av Samferdselsdepartementet selv.

3.2.4 Utvikling de siste tre årene

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



Som figuren over viser, vil antall avgitte sikkerhetstilrådinger variere fra år til år. Årsakene til dette er sammensatte, og påvirkes blant annet av antall ferdigstilte rapporter, kompleksiteten og antall parter i en sak. Dersom SHK nylig har gitt sikkerhetstilråding rettet mot samme tema, vil det være naturlig å avvente til tiltakene har hatt mulighet til å gi effekt før man eventuelt vurderer å gjenta en sikkerhetstilråding. SHK har også en forventning om at selve innholdet i en rapport blir benyttet i sikkerhetsfremmende arbeid, ikke kun de enkelte sikkerhetstilrådinger.

3.3 ANDRE AKTIVITETER

I 2024 deltok baneavdelingen i tre nettverksmøter for europeiske havarikommisjoner innen jernbane i regi av European Union Agency for Railways (ERA). Ett ble avholdt i Lisboa, ett digitalt, mens det siste fant sted nær ERAs hovedkvarter i Valenciennes.

I henhold til forskrift nr. 378 av 31. mars 2006 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften) 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 2023 ble utarbeidet og offentliggjort innen tidsfristen. Denne finnes på SHKs hjemmeside under Bane.

Norge deltok på årets Nordiske møte som ble avholdt i Stockholm i mai 2024. Representanter fra havarikommisjonene i Danmark, Finland, Sverige, Norge, Storbritannia, Irland og Estland samt en representant fra ERA deltok.

Det avholdes to årlige kontaktmøter med Statens jernbanetilsyn. I forbindelse med undersøkelser er det i tillegg møter med relevante aktører på ulike nivåer i organisasjonen.

Avdelingen har siden 2013 holdt foredrag som en del av utdanningen av nye lokomotivførere ved Norsk fagskole for lokomotivførere. Dette bidrar til at vi som aktør er kjent blant alle nyutdannede lokomotivførere. Det ble holdt syv foredrag i 2024.



3.4 MÅLOPPNÅELSE

Baneavdelingen ferdigstilte fem undersøkelser i 2024, samt utga et sikkerhetsnotat fra en forundersøkelse der det var hensiktsmessig å løfte frem sikkerhetsmessig læring, uten å iverksette en full sikkerhetsundersøkelse.

Det ble gitt syv sikkerhetstilrådinge i 2024, ingen rapporter var uten sikkerhetstilrådinge. Havarikommisjonen legger til grunn at hele vår rapport blir benyttet til sikkerhetsfremmende læring, ikke kun sikkerhetstilrådingene.

To av undersøkelsene ble gjennomført innen 12 måneder etter at ulykken/hendelsen skjedde, de tre andre ble ferdigstilt mellom 12 og 14 måneder etter hendelsesdato. For å sikre best mulig sikkerhetslæring innenfor et nytt undersøkelsesområde, ble arbeidet med undersøkelsene av skiheisulykkene forsert og prioritert for å ha dem klare til bransjen startet vintersesongen sin i desember. Det medførte dessverre at arbeidet med noen andre undersøkelser tok litt lengre tid enn planlagt.

Ved årsskiftet var ingen av de pågående undersøkelsene eldre enn 12 måneder.

Statens havarikommisjon gir gjennom undersøkelsene viktige bidrag til sikkerheten i sektoren. Sikkerhetstilrådingene og rapportene brukes direkte av foretakene i sitt sikkerhetsarbeid. I tillegg benytter Statens jernbanetilsyn rapportene som underlag for sitt revisjonsprogram.

SHK mottar tilbakemeldinger om at rapportene og sikkerhetstilrådingene holder høy kvalitet, og benyttes som en del av pensum både for opplæring av nye lokomotivførere og opplæring internt i jernbaneforetakene. SHK oversetter sammendrag, konklusjon og sikkerhetstilrådinge til engelsk for alle avgitte rapporter, noe som bidrar til å gjøre våre resultater tilgjengelige også internasjonalt.



4 Faglig virksomhet – Vei

4.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

Politiet og Statens vegvesen varsler vei- og landforsvaravdelingen om alvorlige ulykker med tunge kjøretøy, buss, farlig gods eller i tunnel, samt andre ulykker som de vurderer at SHK kan ha interesse av å undersøke. I 2024 ba SHK også om spesiell varsling fra politiet og Statens vegvesen av alvorlige ulykker med ungdom på lett motorsykkel i Østlandsområdet. Varslingen til SHK har fungert etter hensikten i 2024.

I 2024 mottok vei- og landforsvarsavdelingen 132 varsler gjennom vakttelefonen som er betjent 24 timer i døgnet. Av varslene var ca. 55 % innenfor varslingskriteriene for skadegrad (ulykke med alvorlig personskade). SHK ble varslet om 47 dødsulykker i 2024. De dominerende ulykkestypene var utforkjøringsulykker og møteulykker mellom tunge kjøretøy og personbil/varebil, der flesteparten hadde personbil/varebil som utløsende kjøretøy.

Det presiseres at tallene ikke representerer den offisielle ulykkesstatistikken.

4.2 UNDERSØKELSER

Basert på varsel og innhentet informasjon vurderer SHK fortløpende alvorlighetsgrad og ulykkestype, samt hvilken lærdom en eventuell undersøkelse forventes å gi med tanke på å forbedre trafikksikkerheten. En utvidet forundersøkelse, med befaring på ulykkessted og innhenting av ytterligere informasjon fra berørte parter, gjennomføres i noen tilfeller som del av vurderingen.

SHK prioriterer å undersøke ulykker hvor det kan pekes på læring relatert til bakenforliggende faktorer når det gjelder trafikant, kjøretøy og/eller vei, organisasjons- og ledelsesfaktorer, samt systemsikkerhet og ramme faktorer.

Vei- og landforsvaravdelingen iverksatte syv nye undersøkelser i 2024, hvorav to tematiske undersøkelser. De igangsatte undersøkelsene har stor spredning i fagområder og nedslagsfelt når det gjelder muligheter for sikkerhetsforbedring.

I tillegg ble fem utvidede forundersøkelser gjennomført i 2024. Innhentet informasjon fra disse benyttes blant annet som kunnskapsgrunnlag for senere utvelgelse av undersøkelser.

4.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde ved inngangen til år 2025 syv pågående undersøkelser.

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



Vei- og landforsvarsavdelingens undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2024:

Hendelsesdato	Tittel	Kjøretøy/trafikanter	Ulykkestype
26.12.2024	Undersøkelse av utforkjøringsulykke med buss på E10 ved Åsvatnet i Hadsel	Buss	Utforkjøringsulykke
08.11.2024	Undersøkelse av møteulykke mellom en lastebil med betongblander og en varebil på fylkesvei 40 i Uvdal	Lastebil/varebil	Møteulykke
30.10.2024	Undersøkelse av møteulykke mellom to vogntog på fylkesvei 33 i Etnedal	Vogntog semitilhenger	Møteulykke
31.05.2024	Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykkel	MC lett	Temaundersøkelse
21.05.2024	Undersøkelse av møteulykke mellom personbil og vogntog på riksvei 7 i Flå	Personbil / Vogntog semitilhenger	Møteulykke
16.01.2024	Undersøkelse av møteulykke mellom to vogntog på E39 Gurålivegen, Heim	Vogntog modul / Vogntog slepvogn	Møteulykke
11.01.2024	Temaundersøkelse om kollisjonssikkerhet i buss	Buss	Temaundersøkelse

Nedenfor omtales to av undersøkelsene spesielt.

Temaundersøkelse om ulykker med ungdom på lett motorsykkel

I mai 2024 omkom to 16-åringer på lett motorsykkel på fylkesvei 115 i Aurskog-Høland og fylkesvei 115 i Indre Østfold. Som følge av dette har Havarikommisjonen iverksatt en temaundersøkelse av ulykker med ungdom på lett motorsykkel.



Ulykkesstedet på fylkesvei 115 i Løken. Foto: SHK



Ved årsskiftet inkluderer temaundersøkelsen fire fatale ulykker med ungdom på lett motorsykel. Temaundersøkelsen går i dybden på tekniske forhold, veiforhold, kjøreatferd og overlevelsesaspekter relatert til hver ulykke. I tillegg har Havarikommisjonen foretatt utvalgte undersøkelser i forbindelse med andre alvorlige ulykker med ungdom på lett motorsykel.

Undersøkelse av utforkjøringsulykke med buss på E10 ved Åsvatnet i Hadsel

I 1330-tiden 26. desember 2024 kjørte en rutebuss vestover på E10, fra Narvik i retning Svolvær og Å i Lofoten. Bussen tilhørte kollektivselskapet Boreal Norge AS, og den var fullsatt med passasjerer. Fartsgrensen var 80 km/t på stedet, og det ble meldt om kraftig vind.

Like før bussen skulle passere krysset med fv. 7644 Hanøyveien, havnet den utenfor veibanen på høyre side. Bussen kjørte deretter gjennom rekkverket langs Hanøyveien og ned en bratt skråning til Åsvatnet. Bussen ble liggende skrått over mot høyre i bunnen av skråningen, med høyre front under vann. Deler av isen på Åsvatnet ble knust i sammenstøtet og trengte inn i bussen. Tre passasjerer omkom i ulykken.



Sluttposisjonen til bussen ved ulykkesstedet på E10, med høyre front i Åsvatnet. Foto: Politiet



4.2.2 Avgitte rapporter

I 2024 ble syv undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i seks rapporter og ett sikkerhetsnotat:

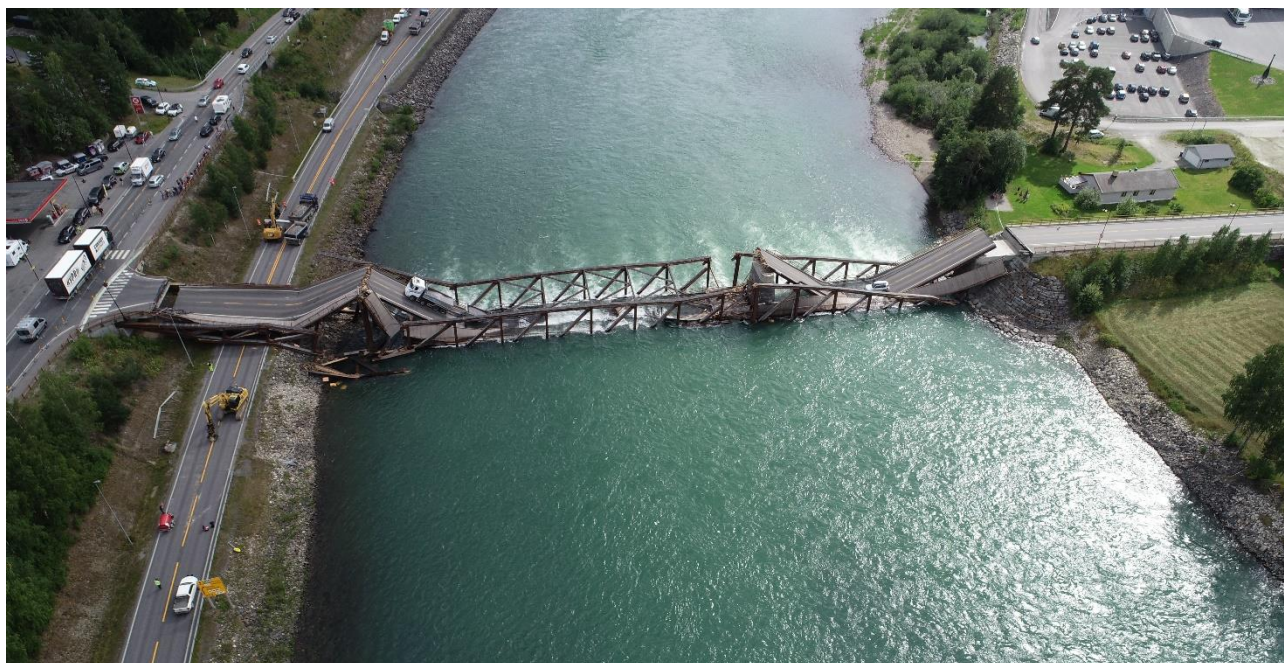
- 2024/06 Rapport om påkjøringsulykke mellom lastebil med kran og gangbru på fylkesveg 5210 i Bergen 31. juli 2023
- 2024/05 Rapport om veltulykke med vogntog på E6 i Vuddudalen, Levanger kommune, 24. mai 2023
- 2024/04 Rapport om møteulykke mellom vogntog og personbil på fylkesvei 24 ved Vallset i Stange kommune, 27. april 2023
- 2024/03 Delrapport 2 om kollapsen av Tretten bru i Øyer kommune 15. august 2022
- 2024/02 Rapport om utforkjøringsulykke med ambulanse på E18 ved Helland i Holmestrand kommune 18. januar 2023
- 2024/01 Rapport om møteulykke med lastebil og personbil på riksvei 83 i Harstad kommune 3. januar 2023
- 2024/SN1 Sikkerhetsnotat etter temaundersøkelse av flere hendelser hvor semitrailer løsnet fra trekkbil under transport

Rapportene har engelsk sammendrag på SHKs nettsider.

Rapport 2024/06 er på nynorsk.

Nedenfor omtales to av rapportene mer utfyllende.

2024/03 Delrapport 2 om kollapsen av Tretten bru i Øyer kommune 15. august 2022



Tretten bru. Foto: SHK

Om morgenen 15. august 2022 kollapset Tretten bru, og falt ned i Gudbrandsdalslågen og på E6, etter å ha vært i drift i ca. 10 år. Tretten bru var en arkitekttegnet fagverksbru i limtre og stål.



Delrapport 2 har fokus på bruforvaltning og oppfølging av Tretten bru gjennom bruas livsløp, mens de tekniske undersøkelsene er beskrevet i delrapport 1 utgitt 15. august 2023.

Undersøkelsen har vist at det ble utvist for lite forsiktighet ved planlegging, prosjektering, kontroll og godkjenning av Tretten bru, samt at oppfølgingen av brua sviktet i 2016. Manglende kunnskap og læring etter tidligere hendelser er også en viktig årsaksforklaring til kollapsen av Tretten bru. For fremtidens bruforvaltning reiser undersøkelsen noen prinsipielle spørsmål.

SHK fremmet seks sikkerhetstilrådinger som følge av undersøkelsen.

2024/06 Rapport om påkjøringsulykke mellom lastebil med kran og gangbro på fylkesvei 5210 i Bergen 31. juli 2023

Ulykken på fylkesvei 5210 i Bergen 31. juli 2023 skjedde da en lastebil med hevet kranarm kjørte inn i en gangbro. Kranarmen var 6,3 m høy og broen lå ca. 4,8 m over veibanen. Betongelementet falt ned på førerhuset til lastebilen, og føreren omkom.



Ulykkesstedet på fylkesvei 5210 i Bergen 31. juli 2023. Foto: Statens vegvesen

Undersøkelsen har avdekket flere svakheter når det gjelder lastebiler med kranpåbygg og barrierer for å unngå utilsiktet kjøring med hevet kranarm. Det er også avdekket svakheter i forvaltningen av broer som er sårbare og kan utgjøre en fare ved påkjøring.

SHK fremmet fem sikkerhetstilrådinger som følge av undersøkelsen.



4.2.3 Sikkerhetstilrådinger

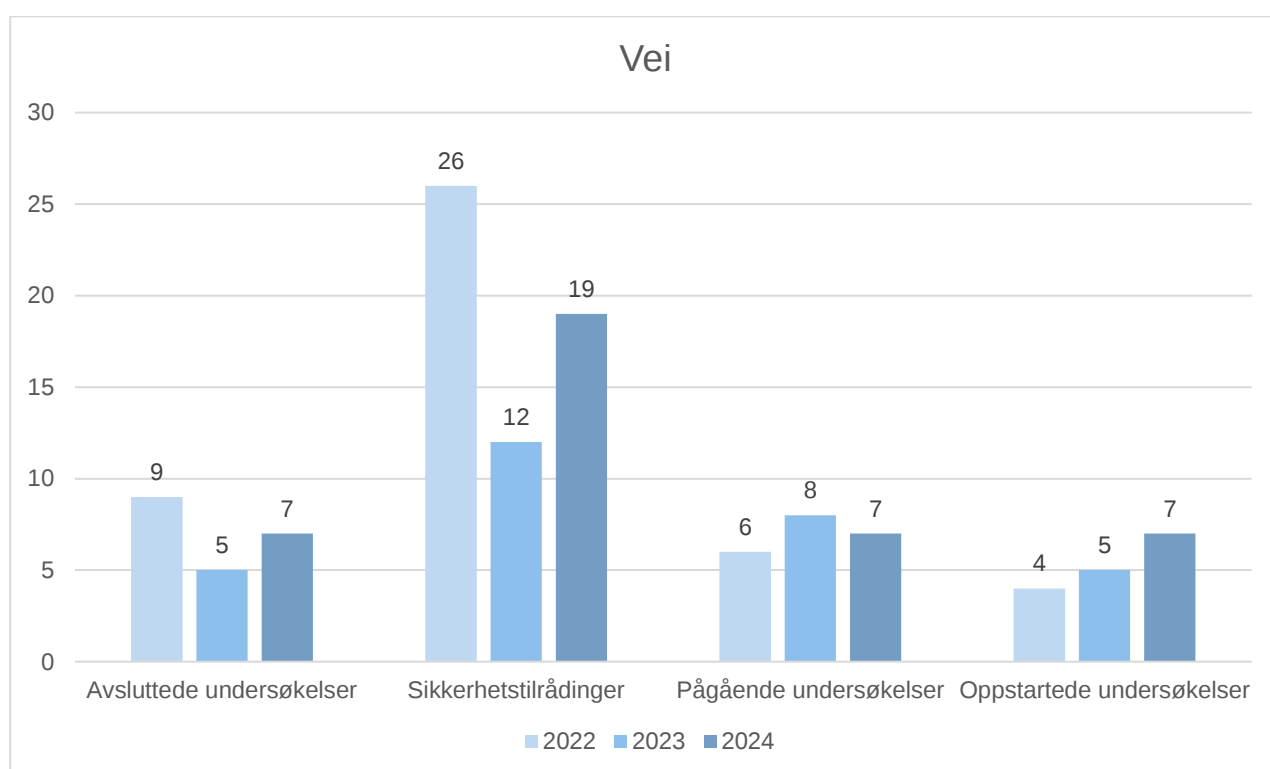
Vei- og landforsvarsavdelingen fremmet 19 sikkerhetstilrådinge i 2024.

Det vises til vedlegg C som inneholder oversikt over alle sikkerhetstilrådingene på veiområdet.

SHK har god og løpende dialog med Vegtilsynet som har ansvar for, på vegne av Samferdselsdepartementet, å følge opp alle sikkerhetstilrådingene innen veisektoren. I løpet av 2024 ble totalt 15 sikkerhetstilrådinge lukket. Ved årsskiftet er ingen av de 19 tilrådingene som ble fremmet i 2024 lukket.

4.2.4 Utvikling de siste tre årene

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



Antall sikkerhetstilrådinge varierer avhengig av funn i den enkelte undersøkelse, viktigheten og omfanget av de identifiserte sikkerhetsproblemene, samt eventuelle tiltak som allerede er iverksatt eller planlagt. I 2024 varierte antall tilrådinge i rapportene fra en til seks. Dette er i tråd med tidligere år.

4.3 ANDRE AKTIVITETER

Vei- og landforsvarsavdelingen holder jevnlig presentasjoner for flere ulike fag-, forvaltnings- og undervisningsmiljøer. Dette bidrar til at funnene og kunnskapen fra undersøkelsene gjøres kjent for flere.

I 2024 har vei- og landforsvarsavdelingen blant annet holdt foredrag for Vegjus-konferansen, NLF, NEK Samferdselskonferanse, Fagskolen i Viken, regionale helseforetak, trafikkorpset i Oslo politidistrikt, Vegtilsynets webinar, Standard Norge, Trygg Trafikk, ViaNordica i København, Rettsmedisinsk institutt ved UiO, NOORSI (tungbilkonferansen, utrykningskonferansen), Nord



universitet, Statens vegvesens tungbilkontrollører og sensorer, Equinor, Universitet i Stavanger, YTF busskonferanse, avfallsforum Møre og Romsdal og tunnelstudiet ved NTNU og NMCF.

Nordisk møte for vei ble avholdt våren 2024 i Reykjavik. Dette er et viktig forum for deling av sikkerhetsfunn og erfaringer på tvers av havarikommisjonene innen veitrafikk i de nordiske landene.

4.4 MÅLOPPNÅELSE

Vei- og landforsvarsavdelingen har avsluttet syv undersøkelser og utstedt 19 sikkerhetstilrådinger i 2024. Ingen rapporter var uten sikkerhetstilrådinger.

Av de syv avsluttede undersøkelsene ble én rapport avgitt innen 12 måneder etter at ulykken skjedde. Tre rapporter ble ferdigstilt innen 14 måneder og én rapport ble ferdigstilt 17 måneder etter hendelsesdato. Det er gitt 12-måneders statusrapportering for alle fire. Delrapport 2 om kollapsen av Tretten bru ble avgitt syv måneder etter delrapport 1, som ble utgitt 12 måneder etter hendelsesdato.

Temaundersøkelsen av flere hendelser hvor semitrailer løsnet fra trekkbil under transport, ble avsluttet i 2024 uten en fullstendig undersøkelsesrapport. SHK har tidligere utgitt et varsel om sikkerhetskritisk forhold til Statens vegvesen som ble fulgt opp med relevante tiltak, og den videre temaundersøkelsen ga ikke funn som betinget ytterligere sikkerhetstilrådinger. Av den grunn valgte SHK å formidle sikkerhetsfunn og læringspunkter gjennom et avsluttende sikkerhetsnotat.

Ved årsskiftet er ingen av de pågående undersøkelsene eldre enn 12 måneder.

SHK gir viktige bidrag til trafikksikkerheten gjennom våre undersøkelser og sikkerhetstilrådinger. Progresjonen i de ulike undersøkelsene vil avhenge av det som til enhver tid er beste og nødvendige faglige prioritering hos SHK, samt undersøkelsenes omfang og kompleksitet. For å forankre sikkerhetsfunn og eventuelle sikkerhetstilrådinger kreves god dialog med de ulike partene i undersøkelsene. Mottakerne følger opp sikkerhetstilrådingene gjennom forbedringsarbeid og sikkerhetstiltak. Undersøkelsesprosessen i seg selv bidrar også til sikkerhetslæring og økt oppmerksomhet på sikkerhet hos berørte parter. Dette gjør at det i enkelte undersøkelser vil være utfordrende å nå delmålet om å utgi rapport innen 12 måneder.



5 Faglig virksomhet – Sjøfart

5.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

Sjøfartsavdelingen mottok i 2024 totalt 875 innrapporteringer og varsler om sjøulykker og hendelser. De mottatte rapporter og varsler fordeler seg på tre undersøkelsespliktige ulykker, 302 ulykker med betydelig skade som lå utenfor undersøkelsesplikten og 569 mindre alvorlige skader. Dette er en reduksjon i undersøkelsespliktige ulykker fra 2023.

Denne oversikten gir lite informasjon om den generelle utviklingen innen sikkerheten til sjøs. Det presiseres videre at tallene ikke er en del av den offisielle ulykkesstatistikken. Ordningen med innrapportering og varsling av sjøulykker og hendelser til SHK har fungert etter hensikten i 2024.

5.2 UNDERSØKELSER

I løpet av 2024 ble det igangsatt fire undersøkelser av sjøulykker. Tre av ulykkene var undersøkelsespliktige, og i to av disse ulykkene omkom personer. Dette som følge av fall over bord. I ulykken som ikke var undersøkelsespliktig, kollisjon mellom to fritidsbåter, omkom to personer. Ulykkene inntraff i norsk farvann, og fordelte seg mellom fiskefartøy, lastefartøy og fritidsfartøy.

5.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde ved inngangen til år 2025 tre pågående undersøkelser.

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

Sjøfartsavdelingens undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2024:

Hendelsesdato	Fartøynavn	Fartøytype	Tittel	Kategori
01.09.2024	Fritidsfartøy	Fritidsfartøy	Undersøkelse av sjøulykke med fritidsbåt og vannskuter i Fognafjorden, nord for Stavanger	Kollisjon
01.03.2024	Øyværing	Fiskefartøy	Undersøkelse av arbeidsulykke, fall over bord øst for Kabelvåg	Personskade
15.02.2024	Maya	Kombinertskip	Undersøkelse av svært alvorlig sjøulykke, forlis vest for Karmøy	Forlis

Nedenfor omtales to av undersøkelsene spesielt.

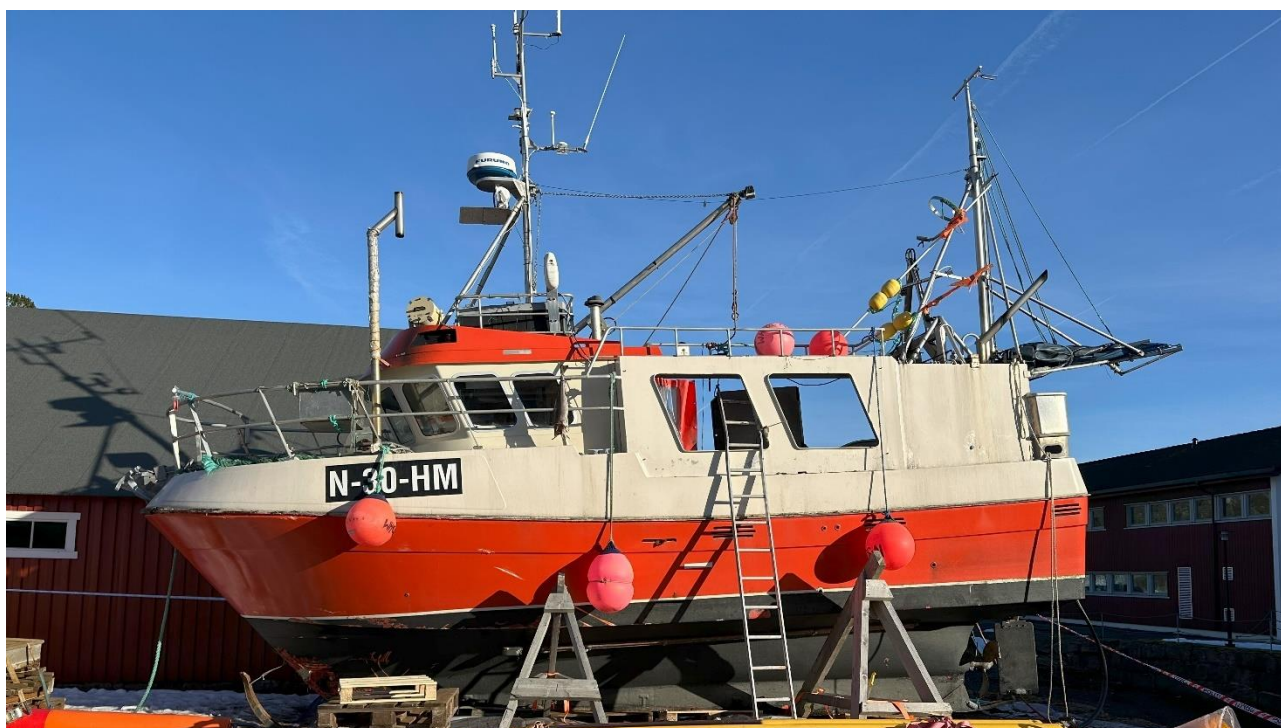


Søndag 1. september 2024. Undersøkelse av svært alvorlig sjøulykke med fritidsbåt og vannskuter i Fognafjorden, nord for Stavanger. Ulykken skjedde natt til 1. september 2024. De to personene på vannskuteren omkom. Føreren av fritidsbåten var fysisk uskadet.



Vannskuteren etter ulykken. Foto: SHK

Fredag 1. mars 2024. Undersøkelse av svært alvorlig sjøulykke med fiskefartøyet Øyværing, øst for Kabelvåg. Ulykken skjedde 1. mars 2024. Ulykken skjedde mest sannsynlig ved fall over bord. Alenefiskeren omkom som følge av ulykken. Da fiskeren falt over bord, var det ingen som umiddelbart oppdaget at vedkommende var i nød. Han hadde ingen mulighet til å varsle, og fiskeren benyttet ikke flyteplagg.



Øyværing. Foto: SHK



5.2.2 Avgitte rapporter

I 2024 ble ni undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

- 2024/09 Rapport om sjøulykke med fiskefartøyet Gunn-Lotte LM2699 der en fisker falt over bord utenfor Stamsund den 26. januar 2024
- 2024/08 Rapport om sjøulykke med fiskefartøyet Iselin på Lopp havet, Finnmark den 12. desember 2023
- 2024/07 Rapport om sjøulykke med skyssbåten Toja som forliste i Tomrefjorden sør-vest for Molde 30. mai 2023
- 2024/06 Rapport om sjøulykke med fall om bord roro-skipet Link Star i Trondheim havn, 14. september 2023
- 2024/05 Rapport om tap av fremdrift og nær grunnstøting med Viking Sky, Hustadvika, 23. mars 2019
- 2024/04 Rapport om fall over bord fra cruiseskipet Viking Mars ved Invergordon i Skottland 18. august 2023
- 2024/03 Rapport om kollisjon mellom hurtigbåten Tyrhaug og servicefartøyet Frøy Loke i Edøyfjorden 28. juni 2023
- 2024/02 Rapport om sjøulykke med fall over bord fra sjarken Otterøy i Tanafjorden/Langfjorden, Finnmark 12. august 2023
- 2024/01 Rapport om fall over bord fra krabbebåten Hunter – LKUA i Barentshavet 30. januar 2023

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

Rapport 2024/09 ble utgitt på nynorsk.

Nedenfor omtales tre av rapportene mer utfyllende.

2024/07 Rapport om sjøulykke med skyssbåten Toja som forliste i Tomrefjorden sør-vest for Molde 30. mai 2023

Ulykken skjedde i forbindelse med transport av åtte passasjerer fra kystvaktfartøyet KV Bjørnøya, som drev med testing i Tomrefjorden, inn til verftet Vard Langsten. Alle ni om bord havnet i sjøen, en uten redningsvest. Det tok opp mot 47 minutter før de nødstilte ble reddet, noe som var svært kritisk med tanke på overlevelsessevne og at sjøtemperaturen kun var rundt 9–10 grader i området, kombinert med en del vind og sjø.

Tiden fra fartøyet begynte å ta inn vann til det sank var i underkant av ett minutt. Båtføreren rakk å sende nødkalling på VHF-kanal 16. Siden nødkallingen ikke inneholdt informasjon om koordinatene til fartøyet, fikk ikke nødetatene umiddelbar informasjon om nøyaktig hvor de befant seg.

Etter ca. 12 minutter klarte en av de nødstilte å ringe 113 fra sjøen, og posisjonskoordinatene ble kjent for akuttmedisinsk kommunikasjonssentral (AMK) og deretter videreformidlet muntlig til Hovedredningssentralen (HRS). Kystradio Sør mottok aldri koordinatene fra HRS og var dermed



lenge usikre på hvor de nødstilte befant seg. De fikk derfor ikke effektivt nok ledet ressursene som var tilgjengelig i nærheten mot de nødstilte. Det har i ettertid vist seg at telefonsamtalen fra sjøen mest sannsynlig var avgjørende for at posisjonen ble kjent og at de til slutt ble funnet av brannbåten.



Toja etter ulykken. Foto: SHK

Etter heving av fartøyet ble det observert et større hull i bunnen av skrogets styrbord side. Sprekken i skroget fremstod som en gammel skade som var forsøkt reparert. Undersøkelsene har vist at det var meget dårlig eller ingen vedheft mellom reparert glassfiberlag og det gamle glassfiberlaminatet i båten. Undersøkelser foretatt av skaden i skroget har vist at hullet mest sannsynlig har oppstått som følge av svakheter i skroget. Det er lite trolig at skaden oppstod som følge av at de traff noe i sjøen.

I dag deles kritisk informasjon om fartøyets navn, posisjon, status på personer og lignende mellom beredskaps- og redningsressursene muntlig gjennom de ulike sambandene som Nødnett, maritim VHF og SAR-varslings over telefon. Dette kan medføre feil og vesentlig forsinkelse i informasjonsdeling. Da ikke alle beredskaps- og redningsressursene har tilgang til alle sambandene, kan dette medføre at kritisk informasjon ikke blir delt med alle de sentrale ressursene effektivt nok. Det var tilfelle i denne hendelsen.

Havarikommisjonen har fremmet til sammen fem sikkerhetstilrådinger til Sjøfartsdirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Hovedredningsentralen.



2024/05 Rapport om tap av fremdrift og nær grunnstøting med Viking Sky, Hustadvika, 23. mars 2019



Viking Sky i umiddelbar nærhet til land og flere grunner. Foto: Frank Skorgenes

Om ettermiddagen den 23. mars 2019 fikk cruiseskipet Viking Sky en blackout, og mistet dermed fremdrift og styring, på vei over Hustadvika under en storm. Det er anslått at skipet bare var ca. en skipslengde fra å grunnstøte, og med 1 374 personer om bord hadde ulykken potensiale til å bli en av de verste katastrofene til sjøs i moderne tid.

Ulykken skyldtes for lavt oljenivå i alle de operative dieselgeneratorenes smøreoljetanker, i kombinasjon med stamping og rulling i høy sjøgang. Undersøkelsen har avdekket operasjonelle, tekniske og organisatoriske sikkerhetsproblem som på ulike måter bidro til at skipet fikk blackout.

Gjenopprettingen etter blackouten var tidkrevende, og det tok 39 minutter å få begge fremdriftsmotorene i drift slik at skipet hadde nok kraft til å opprettholde en fart på mellom 1 og 5 knop. Det hadde tidligere blitt utført blackout-øvelser om bord, men aldri basert på full blackout uten noen standby-generator tilgjengelig. Maskinistene ble derfor stilt overfor en situasjon de ikke hadde trent på å håndtere. Situasjonen var stressende, kontrollsystemet var komplekst, og det var behov for å utføre bestemte handlinger i en gitt rekkefølge. Utilstrekkelig opplæring bidro sannsynligvis til at gjenopprettingen ble tidkrevende.

Da Viking Sky forlot Tromsø 21. mars 2019, med en av fire dieselgeneratorer ute av drift, var både mannskapet og passasjerene uvitende om at de var utsatt for økt risiko, ettersom skipet ikke hadde den redundansen som kreves i henhold til Safe Return to Port-regelverket (SRtP). Viking Sky oppfylte ikke gjeldende sikkerhetsstandarder og skulle derfor ikke ha forlatt Tromsø under de rådende omstendigheter.

Undersøkelsen har også avdekket at fartøyets smøreoljetanker ikke var designet i henhold til gjeldende regelverk.

Havarikommisjonen fremmet i alt 14 sikkerhetstilrådinger til relevante aktører med mål om å fremme sjøsikkerheten.



2024/01 Rapport om fall over bord fra krabbebåten Hunter – LKUA i Barentshavet 30. januar 2023



Krabbebåten Hunter. Foto: SHK

En fisker falt over bord og døde i forbindelse med setting av krabbeteiner.

Det fantes ingen andre fartøy eller redningsmannskaper i nærheten, og fiskerens eneste mulighet for å overleve var å bli raskt funnet og reddet av fiskefartøyet.

Undersøkelsen har avdekket flere sikkerhetsproblemer.

Under redningsaksjonen oppstod det språkproblemer som forsinket redningsarbeidet, og søket ble startet i en annen retning enn der hvor fiskeren hadde falt over bord. Det ble ikke kastet ut redningsbøye, og på grunn av været var det ikke forsvarlig å benytte MOB-båten. Det var ikke mulig å lokalisere fiskeren som hadde falt over bord. Minimumskravene til redningsmidler var ikke i balanse med det som var risikoen i arbeidet som ble utført.

Settearrangementet hadde et grunnleggende svakt design. Det aktre arbeidsdekket hadde ingen fysiske barrierer for fall over bord, og designet gikk ut på at både settelina og teinene skulle gå fritt ut av setteluka uten å møte hindringer. Manglende fysisk barriere var et avvik som ikke ble avdekket av Sjøfartsdirektoratet.

Revisjoner ble gjennomført da fartøyet ikke var operativt bemannet. Tilsynsmyndigheten fikk dermed ikke tilstrekkelig grunnlag for å avdekke språkproblemer og besetningens manglende kunnskap om skipets redningsmidler.



Arbeidssituasjonen på akterdekket var ikke forsvarlig. Rederiets sikkerhetsstyringssystem hadde flere svakheter og rederiet etterlevde ikke forpliktelsene de hadde påtatt seg.

Undersøkelsen har vist at rammebetingelser for snøkrabbefangst slik det er regulert i dag, kan påvirke sikkerheten negativt. Snøkrabbeflåten konkurrerte om å ta størst mulig andel av den totale kvoten raskest mulig. Konkurransedrevet fiskeri med dagens rammebetingelser kan ha bidratt til økt risiko i arbeidet.

Havarikommisjonen fremmet i alt fire sikkerhetstilrådinger til relevante aktører med mål om å fremme sjøsikkerheten.

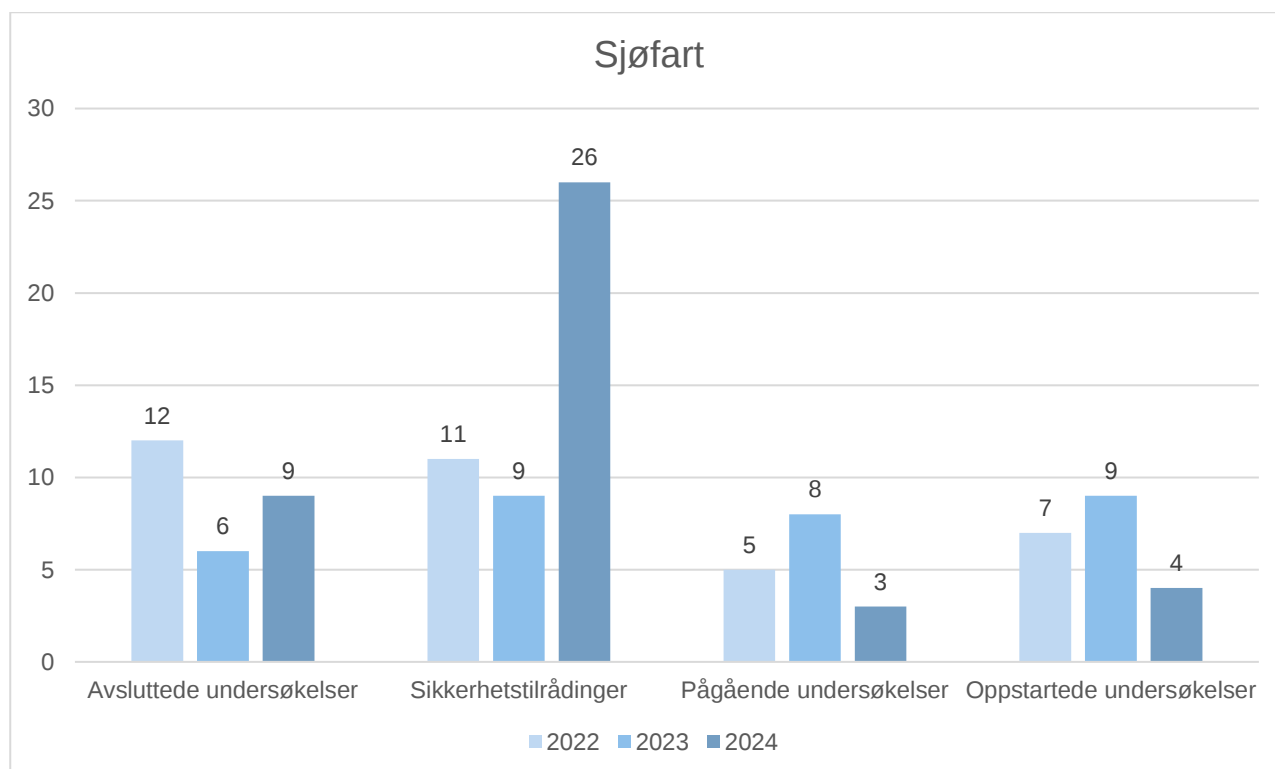
5.2.3 Sikkerhetstilrådinger

Sjøfartsavdelingen fremmet i 2024 26 sikkerhetstilrådinger. Disse retter seg mot produsent, verft, rederi, klasse, HRS, Telenor Kystradio, DSB, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, og tilsynsmyndighet.

Det vises til vedlegg D som inneholder oversikt over alle sikkerhetstilrådingene fra sjøfartsavdelingen.

5.2.4 Utvikling de siste tre årene

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



Antall sikkerhetstilrådinger vil variere fra år til år avhengig av antall undersøkelser og funn av nye sikkerhetsproblemer. I 2024 er det en økning i antall sikkerhetstilrådinger sammenliknet med 2023.



5.3 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-III (Implementation of IMO Instruments). 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 og behandles nevnes noen som følger:

- Prosessen rundt evaluering av implementering av direktivet.
- Vedtatte 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.

Avdelingen deltar også i ulike fora nasjonalt med presentasjon av resultater fra undersøkelsesrapportene.

Avdelingen registrerer fortsatt at rapportene fra sikkerhetsundersøkelsene blir gjenstand for rettsliggjøring, noe som ikke er intensjonen med rapportene. Avdelingen er som følge av dette i kontakt med ulike fagmiljøer nasjonalt for å diskutere hvordan dette problemet kan reduseres.

5.4 MÅLOPPNÅELSE

Sjøfartsavdelingen har avsluttet ni undersøkelser og utstedt 26 sikkerhetstilrådingen i 2024. Av de ni undersøkelsene ble åtte rapporter avgitt innen 12 måneder etter at ulykken skjedde. Undersøkelsen av ulykken med Viking Sky var omfattende og kompleks, og involverte flere nasjonale og internasjonale aktører. I en periode med strenge covid-restriksjoner, var det utfordrende å sikre tilstrekkelig fremdrift i undersøkelsesarbeidet. Til sammen medførte dette at undersøkelsen dro ut i tid.

Ved årsskiftet var ingen av de pågående undersøkelsene eldre enn 12 måneder. Lavere belastning etter flere år med storulykker, samt færre undersøkelsespliktige ulykker, har bidratt til at undersøkelsene nå ferdigstilles innen 12 måneder. Dette vil selvfølgelig kunne endre seg ved endret belastning.

Avgitte rapporter i 2024 identifiserer som året før 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. Unntaket er Sjøfartsdirektoratets oppfølging av ulykken med Viking Sky.

Avdelingen har spesielt de siste to årene videreutviklet formidling av resultat fra undersøkelsene ved å supplere undersøkelsesrapportene med animasjoner og videoer. Dette er gjort for å nå bredt ut til ulike aktører og næringer for at disse skal tilegne seg læring fra SHKs sikkerhetsarbeid, uten nødvendigvis å lese rapportene. Erfaringene så langt er meget positive. Animasjonene og videoene blir i utstrakt grad benyttet til opplæring på høyskole- og universitetsnivå, både nasjonalt og internasjonalt, på organisasjonsnivå og internt på bedriftsnivå, i tillegg til å nå ut til sjøfolk gjennom blant annet sosiale medier.



6 Faglig virksomhet – Forsvaret

6.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

Havarikommisjonen mottok totalt 23 varsler fra forsvarssektoren i 2024. Dette var nær samme antall som de to foregående år. Alle varslene har ledet til grundige forundersøkelser med påfølgende avklaringer med forsvarssektoren. Det ble åpnet én ny undersøkelse innen forsvarssektoren i 2024.

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

6.2 UNDERSØKELSER

Det er ingen egen avdeling i Havarikommisjonen for undersøkelser i forsvarssektoren. På et generelt grunnlag vil ulykker og hendelser knyttet til luftforsvaret undersøkes av luftfartsavdelingen, ulykker og hendelser knyttet til sjøforsvaret undersøkes av sjøfartsavdelingen, mens andre ulykker og hendelser knyttet til forsvarssektoren normalt vil undersøkes av vei- og landforsvarsavdelingen.

6.2.1 Pågående undersøkelser

Ved inngangen til år 2025 var det to pågående undersøkelser i forsvarssektoren.

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

Undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2024:

Hendelses-dato	Forsvarsgren	Hendels-kategori	Sted	Undersøkes av
04.01.2024	Luftforsvaret	Alvorlig hendelse	Høgelifjell (5 NM sørøst for Notodden) i Notodden kommune	Luftfart
05.12.2023	Hæren	Alvorlig hendelse	Rena øvingsfelt, Åmot kommune	Vei og landforsvar

Nedenfor omtales de to undersøkelsene.

Undersøkelse av alvorlig militær hendelse ved Rena øvingsfelt, Åmot kommune

5. desember 2023 ble en soldat skadet da vedkommende skulle kaste en håndgranat med spontanrøyk. Soldaten var ansatt i Forsvaret og tilhørte militærpolitiet (MP). Ulykken inntraff da vedkommende deltok som markør på en øvelse i regi av Hans Majestet Kongens Garde (HMKG).

Granaten gikk av foran ansiktet til soldaten idet vedkommende kastet granaten. Soldaten brukte vernebriller, og tok umiddelbart av seg utstyr som var dekket med røyk fra granaten og ble evakuert.

Undersøkelse av alvorlig luftfartshendelse ved Høgelifjell, Notodden

Torsdag 4. januar 2024 kl. 19:30 kom et Bell 412-helikopter i kontakt med to trær under landing ved Høgelifjell øst for Notodden. Både helikopterets hovedrotorer og halerotor ble skadet. Ingen personer ble skadet i hendelsen.



Besetningen var på treningsoppdrag i området og det var to personer om bord. Havarikommisjonen har vært på ulykkesstedet for å dokumentere skader på helikopteret samt landingsområdet.

6.2.2 Avgitte rapporter

I 2024 ble én undersøkelse avsluttet. Den resulterte i følgende rapport:

2024/01 Rapport om militær hendelse med soldater utsatt for nedkjøling ved Råholt bad, Eidsvoll kommune 21. januar 2023

Rapporten har engelsk sammendrag.

Nedenfor omtales rapporten mer utfyllende.

2024/01 Rapport om militær hendelse med soldater utsatt for nedkjøling ved Råholt bad, Eidsvoll kommune 21. januar 2023

Hendelsen oppstod under en øvelse som innebar mestring, herunder opphold i en kaldkulp. Tre vernepliktige soldater ble nedkjølt i varierende grad som følge av at de ble sittende for lenge i kaldkulp. SHK mener at hendelsen er alvorlig fordi de involverte soldatene var vernepliktige og ansvaret for deres sikkerhet ikke ble tilstrekkelig ivarettatt.

Undersøkelsen har vist at hendelsen skjedde som følge av mangelfull planlegging og risikohåndtering under øvelsen, som igjen har sammenheng med kompetansenivå og rammebetingelser.

Statens havarikommisjon fremmet to sikkerhetstilrådinger som følge av undersøkelsen.

6.2.3 Sikkerhetstilrådinger

Havarikommisjonen fremmet to sikkerhetstilrådinger til forsvarssektoren i 2024, se vedlegg E.

Både forsvarssektoren og Havarikommisjonen holder oversikt over alle sikkerhetstilrådinger som er gitt til sektoren. Forsvarsdepartementet er ikke ansvarlig for oppfølging av sikkerhetstilrådinger, slik respektive departement er i andre sektorer der Havarikommisjonen er undersøkelsesmyndighet. Status for sikkerhetstilrådinger er et tema i det årlige møtet på ledelsesnivå mellom forsvarssektoren og SHK.

6.2.4 Oppfølging av sikkerhetstilrådinger gitt i 2024

Havarikommisjonen følger opp hvorvidt forsvarssektoren har møtt intensjonen i sikkerhetstilrådingene.

Forsvarsundersøkelsesloven gir føringer om at undersøkelsesmyndigheten årlig skal offentliggjøre en samlet oversikt over avgitte sikkerhetstilrådinger med tilhørende status. Per 31.12.2024 er det 21 åpne sikkerhetstilrådinger. Sikkerhetstilrådinger etter ulykken med KNM Helge Ingstad er ikke del av denne oversikten.

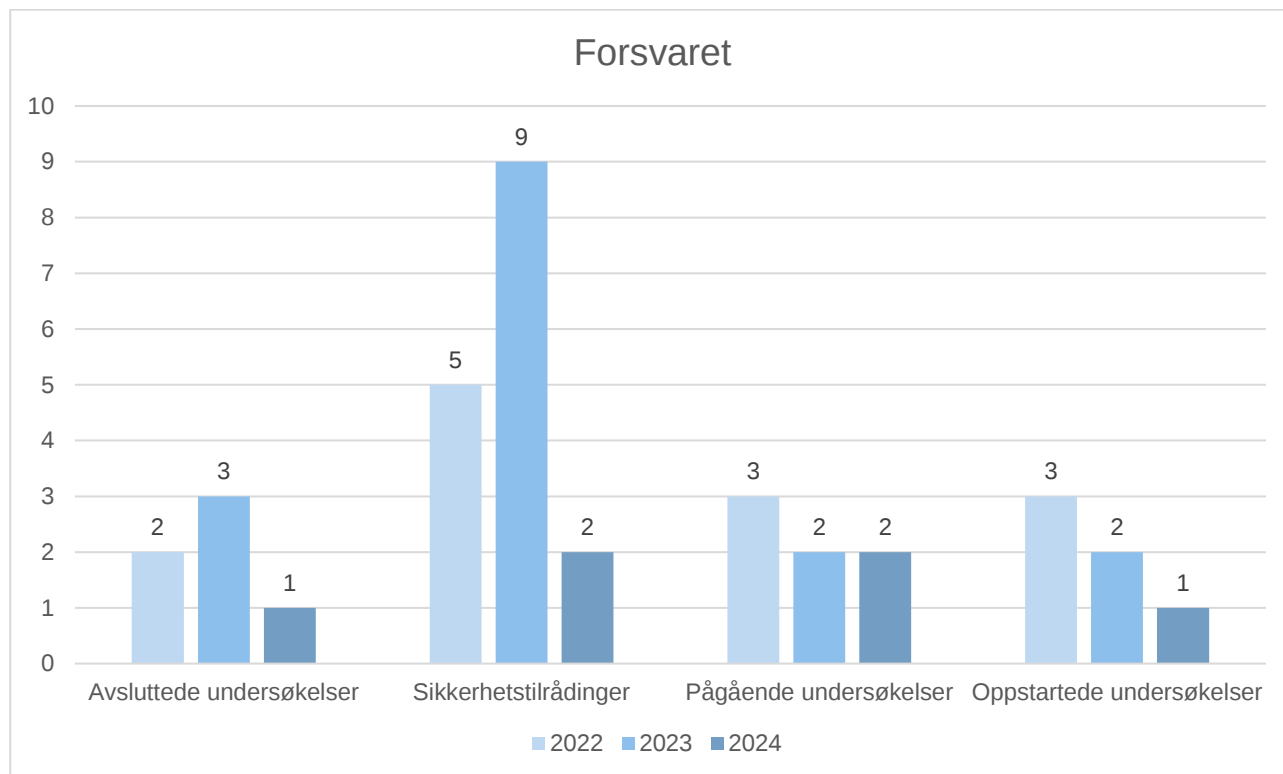
Oppfølging av sikkerhetstilrådinger vil være et fokusområde i årene som kommer.

Havarikommisjon har ikke ansvar for å følge og gi status for sikkerhetstilrådingene som ble gitt av den tidligere Statens havarikommisjon for forsvaret (SHF). Vi formoder at disse har blitt fulgt opp av forsvarssektoren på lik linje med de som gis av SHK.



6.2.5 Utvikling de siste tre årene

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



6.3 ANDRE AKTIVITETER

SHK har deltatt på Military Air Safety Investigators (MASI) seminar.

SHK ved sjøfartsavdelingen har hatt jevnlig dialog og møter med Sjøforsvaret for å bli holdt orientert om sikkerhetsarbeid relatert til virksomheten. I tillegg har SHK blitt invitert til å holde foredrag og undervise om Havarikommisjonens arbeid for kadetter ved Sjøkrigsskolen.

Delrapport 2 etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS ble ferdigstilt og utgitt i 2021. Denne ulykken involverte både militær og sivil sjøfart, og undersøkelsen ble gjennomført basert på den sivile undersøkelseslovgivingen. Rettssaken har gitt mange spørsmål og usikkerhet både i forsvarssektoren, sivilt maritimt område og innen luftfart om sikkerhetskultur, Just Culture og beskyttelse av informasjon gitt til undersøkelsesmyndigheten. SHK har deltatt i flere ulike fora der disse problemstillingene har vært et tema. Havarikommisjonen vil fortsette å informere om vår rolle, og også hvordan den avviker fra politi og påtalemyndighet sin rolle.

6.4 MÅLOPPNÅELSE

Havarikommisjonen har avsluttet én undersøkelse og utstedt to sikkerhetstilrådinger i 2024. Rapporten fra denne undersøkelsen ble utgitt 16 måneder etter hendelsesdato.

Progresjonen i undersøkelsene vil avhenge av det som til enhver tid er beste og nødvendige faglige prioritering hos SHK, samt undersøkelsenes omfang og kompleksitet. For å forankre sikkerhetsfunn og eventuelle sikkerhetstilrådinger kreves også god dialog med de ulike partene i



undersøkelsene. Dette er forhold som har medvirket til at delmål ikke ble oppfylt i denne undersøkelsen.

En pågående undersøkelse har oversteget 12 måneder fra det tidspunkt SHK ble kjent med hendelsen. Det er gitt 12-måneders statusrapportering for denne.

Havarikommisjonen har kontinuerlig dialog med forsvarssektoren om beste læringseffekt underveis og i etterkant av våre sikkerhetsundersøkelser. Dialog med de enkelte sikkerhetsoffiserene og Forsvarsstaben er viktig for få den nødvendige forankringen og økt læring. Det vil også være et fokus i denne dialogen å få forsvarssektoren til å øke innrapportering av hendelser til Havarikommisjonen.



7 Faglig virksomhet – Taubane

7.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

Baneavdelingen ble i 2024 varslet om 17 taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser (ikke varslingspliktige).

Innen taubane kom 6 av 17 av varsler i helg. Avdelingen mottar ofte varsel fra flere aktører om samme hendelse, slik at antall telefoner til beredskapsvakten er høyere enn antall registrerte hendelser. Ved årets utløp fordelte varslene seg som vist i tabell under:

	Antall varsler
Alvorlig taubanehendelse	15
Taubaneulykke	1
Taubanehendelse	1
Totalsum	17

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 aktuell innretning kan frigis.

Avdelingen rykket ut til ulykker tre ganger i 2024, hvorav alle ble besluttet å undersøke.

Alle alvorlige taubanehendelser og taubaneulykker skal rapporteres innen 72 timer. Havarikommisjonen gjennomgår og vurderer alle mottatte rapporter. Antall rapporter til SHK i 2024 var 27. Basert på at det finnes mange aktører med driftstillatelse, er det få som rapporterer, og det er i stor grad de samme.

Tallene gjengitt her representerer det vi er gjort kjent med, og er ikke en offisiell ulykkes- og hendelsesstatistikk, da utarbeidelse av denne ikke faller inn under Havarikommisjonens mandat.

7.2 UNDERSØKELSER

Avdelingen publiserte to undersøkelsesrapporter i 2024. Det ble ikke avgitt foreløpige rapporter eller varsel om sikkerhetskritiske forhold.

Når det mottas varsel eller rapporter der det kan være aktuelt å undersøke, innhentes det mer informasjon for å kunne vurdere om en hendelse skal undersøkes eller ikke. Relevant informasjon fra slike forundersøkelser arkiveres for eventuell senere bruk i liknende hendelser. Tidsbruken på denne type undersøkelser varierer.

Baneavdelingen rykket ut til hendelsessteder i alpinanlegg tre ganger i 2024.



7.2.1 Pågående undersøkelser

Avdelingen hadde ved inngangen til år 2025 én pågående undersøkelse.

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

Undersøkelsesportefølje pr. 31. desember 2024:

Hendelsesdato	Tittel	Taubanetype
12.01.2024	Undersøkelse av taubaneulykke i Kjerringåsen alpinsenter, Sarpsborg	Skitrekk

Undersøkelse av taubaneulykke i Kjerringåsen alpinsenter, Sarpsborg

Fredag 12. januar 2024 omkom en ansatt i Kjerringåsen alpinsenter mens vedkommende utførte vedlikeholdsarbeid på skiheisens toppstasjon. Undersøkelsen vil klarlegge hendelsesforløpet og peke på mulige årsaksforhold. Eventuelle bakenforliggende forhold som kan ha bidratt til hendelsen vil bli klarlagt og analysert. Hensikten med undersøkelsen er å bidra med læring som kan benyttes i arbeidet med å forbedre sikkerheten ved arbeid i skitrekk.



Kjerringåsen alpinsenter. Foto: SHK

7.2.2 Avgitte rapporter

I 2024 ble to undersøkelser avsluttet. Disse resulterte i følgende rapporter:

2024/02 Rapport om fall fra stolheis i SkiStars alpinanlegg i Hemsedal, 23. januar 2024

2024/01 Rapport om fall fra stolheis i SkiStars alpinanlegg i Trysil, 6. januar 2024

Rapportene har sammendrag, konklusjon og sikkerhetstilrådinger på engelsk.



Nedenfor omtales de to rapportene mer utfyllende.

**2024/01 Rapport om fall fra stolheis i SkiStars alpinanlegg i Trysil 6. januar 2024 og
2024/02 Rapport om fall fra stolheis i SkiStars alpinanlegg i Hemsedal 23. januar 2024**

I januar 2024 skjedde det to ulike ulykker hvor barn mellom fire og seks år falt ned 10 meter eller mer fra en stolheis:

- **6. januar 2024** reiste et seks år gammelt barn i følge med en foresatt og et eldre søsken i skiheisen Knetta ved SkiStar Norge AS, avd. Trysilfjellet. Ved påstigning kom ikke barnet helt opp i heisstolen og den foresatte forsøkte å holde barnet fast. På et tidspunkt var det ikke mulig å holde lenger, og barnet falt ned fra cirka 14 meters høyde.
- **23. januar 2024** falt to små barn på seks og fire år ut av stolheisen Lodge Ekspres i alpinanlegget til SkiStar Norge AS, avd. Hemsedal Skisenter. Barna deltok på skiskole med seks andre barn og en skilærer. De to barna kom ikke ordentlig opp i heisstolen, og skilæreren forsøkte å holde fast i barna. Skilæreren mistet til slutt grepet, og barna falt ned fra cirka 10 meters høyde.

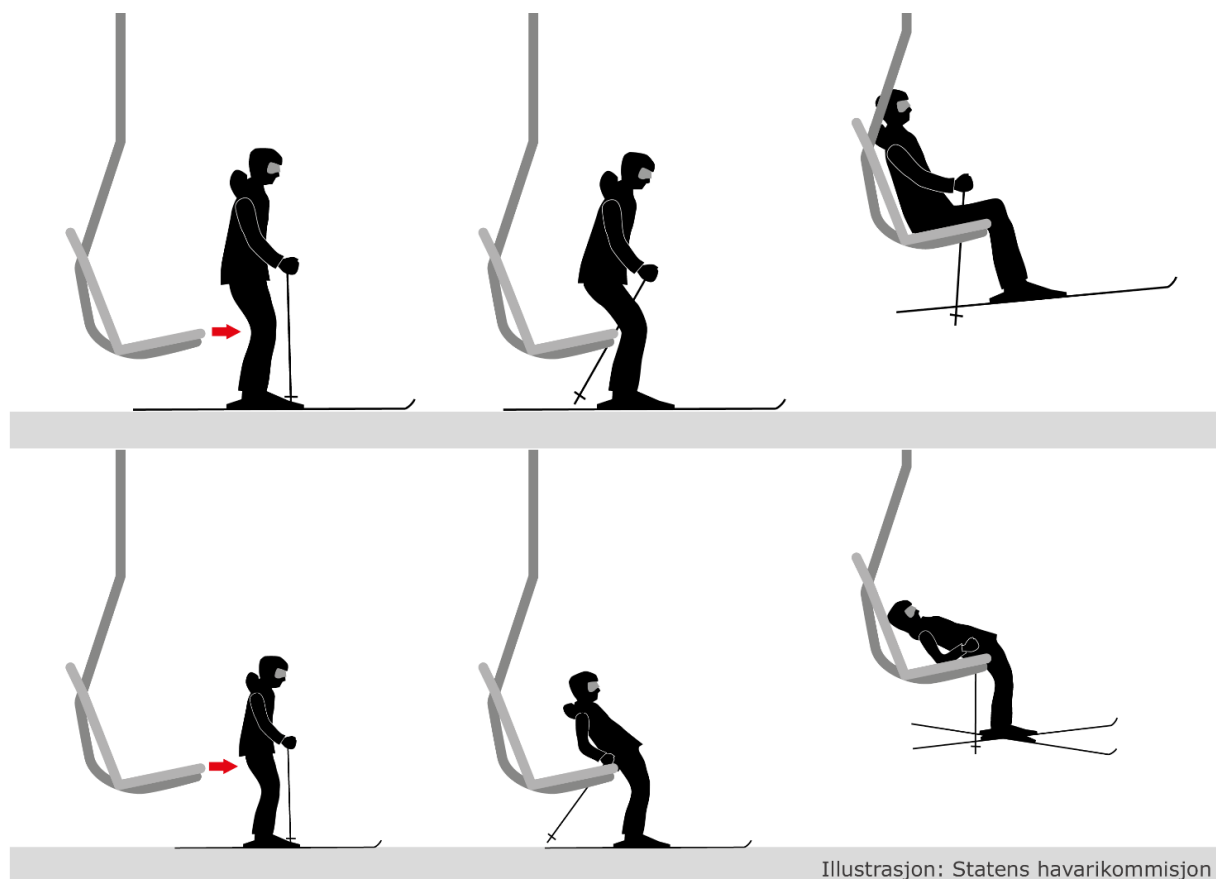


Stedet barna falt ned i Hemsedal. Foto: Politiet, med påtegninger av SHK

Statens havarikommisjons undersøkelser viser at ingen av barna kom seg ordentlig opp i setet ved påstigning. Den voksne som reiste sammen med barna fikk dermed ikke ned sikkerhetsbøylen. Barna falt først av lenger opp i heistraséen – fra cirka 10 meters høyde i Hemsedal og cirka 14 meter i Trysil.



Sikkerhetsundersøkelsene har avdekket flere risikoforhold knyttet til små barns bruk av stolheis, der en viktig faktor er små barns høyde. Ved påstigning kan barnet være så lavt at det trenger hjelp for å komme seg skikkelig opp i setet og få ned sikkerhetsbøylen.



Illustrasjon: Statens havarikommisjon

Ulikheter mellom voksne og barn i stolheis. Illustrasjon: SHK

7.2.3 Sikkerhetstilrådinger

Baneavdelingen fremmet to sikkerhetstilrådinge i 2024, begge rettet mot sikkerhetsstyring hos taubanevirksomheter. Begge følges opp av Statens jernbanetilsyn.

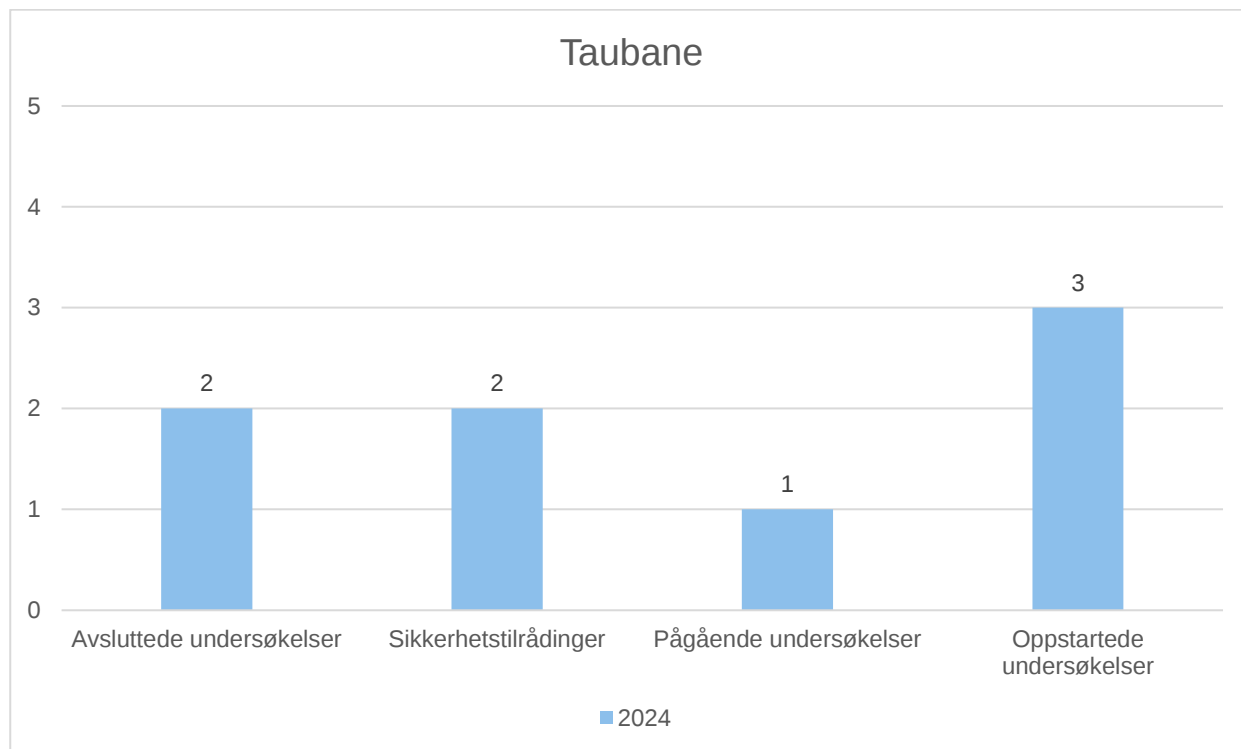
Det vises til vedlegg F som inneholder oversikt over sikkerhetstilrådingene på taubaneområdet.

Statens havarikommisjon skal motta brev to ganger pr. år fra Samferdselsdepartementets Bane, plan og miljøavdeling om status på sikkerhetstilrådingene som følges opp av Statens jernbanetilsyn. 2024 var første år med sikkerhetstilrådinge innen taubane, det vil dermed følges opp i 2025.



7.2.4 Utvikling

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



7.3 ANDRE AKTIVITETER

Baneavdelingen har gjennom hele 2024 jobbet planmessig og kontinuerlig opp mot de ulike aktørene innen området. I tillegg har avdelingen deltatt med foredrag på bransjeforeningen Norske Alpinanlegg og Fjelldestinasjoner sin «Tilsyn og sikkerhetsdag» 16. oktober 2024.

7.4 MÅLOPPNÅELSE

To rapporter ble avgitt, begge innen 12 måneder etter ulykkene.



8 Faglig virksomhet – Fornøyelsesinnretninger

8.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

Baneavdelingen ble i 2024 varslet om 23 alvorlige hendelser og hendelser (ikke varslingspliktige) innen fornøyelsesinnretninger. Varslene omhandler lettere skader, i mange tilfeller behandlet på stedet.

Innen fornøyelsesinnretninger kom 8 av 23 av varsler i helg. Avdelingen mottar ofte varsel fra flere aktører om samme hendelse, slik at antall telefoner til beredskapsvakten er høyere enn antall registrerte hendelser. Ved årets utløp fordelte varslene seg som vist i tabell under.

	Antall varsler
Alvorlig hendelse med fornøyelsesinnretning	12
Hendelse med fornøyelsesinnretning	11
Totalsum	23

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 aktuell innretning kan frigis.

Alle alvorlige hendelser og ulykker med fornøyelsesinnretninger skal rapporteres innen 72 timer. Havarikommisjonen gjennomgår og vurderer alle mottatte rapporter. Antall rapporter til SHK i 2024 var 58. Basert på at det finnes mange aktører med driftstillatelse, er det få som rapporterer, og det er i stor grad de samme.

Tallene gjengitt her representerer det vi er gjort kjent med, og er ikke en offisiell ulykkes- og hendelsesstatistikk, da utarbeidelse av denne ikke faller inn under Havarikommisjonens mandat.

8.2 UNDERSØKELSER

Det har ikke vært hendelser som har inneholdt tilstrekkelig sikkerhetsmessig læring, eller fått alvorlige nok konsekvenser, til at Statens havarikommisjon har igangsatt sikkerhetsundersøkelse på området.

8.3 ANDRE AKTIVITETER

Det er ikke utført målrettede aktiviteter mot bransjen som helhet, men det gis ofte veiledning i varslingsplikt og vurdering av hendelser i de tilfeller aktørene tar kontakt med SHK.

8.4 MÅLOPPNÅELSE

Det er ikke iverksatt noen undersøkelser og dermed er det ingen avgitte rapporter.



9 Faglig virksomhet – Romvirksomhet

9.1 VARSEL OM ULYKKER OG HENDELSER

SHK har vært undersøkelsesmyndighet for romvirksomhet siden 1. januar 2024. Fagområdet er lagt til avdeling for luftfart, og det er i 2024 ansatt to havariinspektører med romfaglig bakgrunn i avdelingen. SHKs rolle innen romvirksomhet vil bli tydeliggjort gjennom pågående arbeid med ny romlov og tilhørende forskrifter. SHK følger med i framdriften på dette. SHK har gitt innspill til Nærings- og fiskeridepartementets arbeid med TSA-avtale mellom Norge og USA for mulig amerikansk bruk av Andøya Spaceport.

Det er ikke mottatt varsel eller innrapporteringer på området og det er følgelig ikke iverksatt noen undersøkelser.

9.2 UNDERSØKELSER

SHK har ikke iverksatt noen undersøkelser i 2024.

9.3 ANDRE AKTIVITETER

SHK har deltatt på konferanse i regi av Luftfartstilsynet og Andøya Space med tema hvordan etablere just culture innen romvirksomhet.

9.4 MÅLOPPNÅELSE

Det er ikke iverksatt noen undersøkelser og dermed er det ingen avgitte rapporter.

Del IV Styring og kontroll i virksomheten

1.1 Effektivisering.....	58
1.2 Risikovurderinger og internkontroll	58
1.3 Samfunnssikkerhet.....	61
1.4 Fellesføringer	61
1.5 Personalmessige forhold.....	62

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 Årets aktiviteter og resultater. SHK har over flere år bygget opp et godt og hensiktsmessig kvalitetssystem for helhetlig styring og kontroll. Dette er blant annet basert på DFØs metode for etablering og forbedring av internkontrollen og prinsipper om kvalitetsledelse i ISO 9000.

1.1 Effektivisering

Som liten etat har SHK begrensede muligheter til å ta ut gjentakende årlige produktivitetsgevinster. Å gjennomføre sikkerhetsundersøkelser er kompetansetungt og kvalitativt arbeid som i begrenset grad kan effektiviseres.

I 2024 har SHK fortsatt arbeidet med å utvikle og tilpasse vårt kvalitetssystem med sikte på bedre og mer effektive arbeidsprosesser.

Enkelte deler av Havarikommisjonens arbeidsprosesser kan effektiviseres ved hjelp av digitalisering og automatisering. Særlig gjelder dette bruk av digitale kommunikasjonsløsninger ved dialog internt og eksternt, samt ved informasjonsinnhenting i undersøkelsene. I 2024 har Havarikommisjonen oppgradert sin intranettløsning for bedre informasjonsdeling internt i virksomheten. I tillegg er det tatt i bruk løsning for elektronisk signering. Dette bidrar både til å øke kvaliteten og effektivisere arbeidet. I 2024 har SHK også startet arbeidet med å vurdere om kunstig intelligens kan være et nyttig verktøy i våre undersøkelser.

SHKs administrative støttesystemer innen økonomi, lønn, dokumentforvaltning, rekruttering og anskaffelser er elektroniske og på den måten tilrettelagt for digitale arbeidsprosesser. I den grad det er mulig å ta i bruk automatisering, robotisering eller kunstig intelligens vil vi gjøre det.

SHK foretar årlige risikovurderinger knyttet til effektiv ressursbruk, jf. pkt. 1.2 under.

1.2 Risikovurderinger og internkontroll

SHK har i 2024 gjennomført risikovurderinger for å følge opp mål og prioriteringer i tildelingsbrevet, samt kvalitetssikre egen drift innenfor de fem nedenstående hovedområdene.

- Oppfylle etatens samfunnsoppdrag og mål
- Gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk
- Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk
- Drift i samsvar med lover og regler
- Digital sikkerhet

For hvert hovedområde er det gjennomført risikoanalyser basert på kritiske suksessfaktorer og risiko for manglende måloppnåelse. Eksisterende og nye tiltak er kartlagt og beskrevet for å redusere sannsynlighet og konsekvens.

1.2.1 OPPFYLLE ETATENS SAMFUNNSOPPDRAG OG MÅL

For å sikre måloppnåelse i tråd med samfunnsoppdraget er det viktig med tilgang på økonomiske og personellmessige ressurser, samt bevaring og videreutvikling av kompetanse hos våre medarbeidere.

Gode og grundige undersøkelser og god kommunikasjon gjennom hele undersøkelsesfasen bygger tillit og omdømme, mens fysisk tilrettelagte lokaler er en forutsetning for å kunne ivareta lovkrav knyttet til sikkerhet og taushetsplikt.

På rekrutteringsområdet benytter Havarikommisjonen et rekrutteringsbyrå som bistår i alle rekrutteringsprosesser. Dette bidrar til en strømlinjeformet og effektiv gjennomføring av rekrutteringene. I 2024 har SHK gjennomført flere rekrutteringsprosesser og ansatt nye medarbeidere med etterspurt kompetanse og personlige egenskaper. SHK har erfart høye søknadstall til våre stillinger, men relativt få formelt kvalifiserte søkere. I enkelte tilfeller har vi vært nødt til å avbryte prosessene uten tilsetning. Lav arbeidsledighet og noe usikre økonomiske tider kan ha bidratt til situasjonen. I tillegg rekrutterer SHK tradisjonelt fra bransjer der lønnsnivået er vesentlig høyere enn det Havarikommisjonen kan tilby.

Kommunikasjon med aktører og berørte parter gjennom hele undersøkelsesprosessen, og forankring og formidling av sikkerhetsbudskap underveis og i etterkant av arbeidet er krevende. SHK har ingen kommunikasjonsmedarbeidere, men bruker fagpersonell og ledere aktivt i dette arbeidet. Tilbakemeldingen fra media og andre eksterne parter på denne tilnærmingen er god. Arbeidet med å utarbeide en ny kommunikasjonsstrategi for virksomheten ble startet i 2024 og forventes ferdigstilt i første halvår av 2025.

Fysisk tilrettelagte lokaler og gode systemer er en forutsetning for å kunne ivareta lovkrav knyttet til sikkerhet og taushetsplikt. I 2024 inngikk Statsbygg og Havarikommisjonen ny husleieavtale som inkluderte utvidelse av bygningsmassen. Forventet byggestart er mars 2025. Når nytt byggetrinn står klart til bruk vil SHKs lokaler fullt ut ivareta virksomhetens behov på alle områder.

1.2.2 GJENNOMFØRING AV BUDSJETTET UTEN VESENTLIG MER- ELLER MINDREFORBRUK

God økonomistyring gjennom bruk av etablerte kontroll- og rapporteringsrutiner og system for tilgangskontroll er viktig for å gjennomføre budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk. SHK er fullservicekunde hos DFØ på regnskap, faktura og lønn, og dette bidrar positivt til å overholde økonomiregelverket i staten.

I tillegg til de faste rapporteringene til departementet har Havarikommisjonen månedlig økonomi- og regnskapsgjennomgang i ledelsen.

Våren 2024 fikk SHK godkjent åpningsbalansen, som er utarbeidet i forbindelse med overgangen til periodisert regnskap i staten etter de statlige regnskapsstandardene (SRS). En tettere dialog med Statens Pensjonskasse (SPK) kom på plass i 2024 for å sikre god oppfølging av de årlige pensjonskostnadene.

Gjennom hele 2024 har SHK hatt et høyt aktivitetsnivå. Pr. 30.06.24 rapporterte SHK til Samferdselsdepartementet en prognose for året på at hele bevilgningen pluss fullmakt ville bli benyttet. Departementet ble i november 2024 orientert om at SHK forventet å motta forsikringsoppgjør i forbindelse med helikopterulykken utenfor Sotra 28.02.2024. Det var dermed ikke behov for å benytte fullmakten og Havarikommisjonen orienterte departementet om at SHK forventet å gå i balanse ved årsskiftet.

1.2.3 OPPFØLGING AV KRAV TIL EFFEKTIV RESSURSBRUK OG AT VIRKSOMHETEN DRIVER I SAMSVAR MED LOVER OG REGELVERK

Kompetente medarbeidere og ledere, etablert og oppdatert kvalitetssystem, hensiktsmessige arbeidsverktøy, en fleksibel organisasjon og et velutviklet partssamarbeid er viktige suksessfaktorer for å sikre effektiv ressursbruk og overholdelse av gjeldende lover og regelverk.

I 2024 har SHK fortsatt arbeidet med å videreutvikle våre digitale arbeidsverktøy og vårt prosessbaserte kvalitetssystem med tilhørende prosedyrer. Målet er å skape mer brukervennlighet og effektivitet internt i virksomheten.

Flere ansatte har i 2024 deltatt på kurs og samlinger, noe som har økt kompetansen i SHK og fremmet dialogen med eksterne. SHK har i tillegg gjennomført introduksjonsprogram for nyansatte, og interne kurs og fagdager, hvor aktuelle temaer er tatt opp og det har vært fokus på krav i henhold til gjeldende lover og regelverk.

I 2024 gjennomførte Riksrevisjonen revisjon av årsregnskap 2023, med ren revisjonsberetning som resultat. Dette bekrefter inntrykket av at virksomheten drives i samsvar med gjeldende lover og regelverk.

I 2024 ble det også gjennomført el-tilsyn av bygningsmassen med et prosedyreavvik til SHK i rollen som leietager. Avviket følges opp og lukkes i starten av 2025. Det er ikke gjennomført andre eksterne revisjoner av den faglige virksomheten i løpet av året.

SHK og de tillitsvalgte gjennomfører månedlige HA-møter samt god løpende dialog i hverdagen. Tilbakemeldingene fra de tillitsvalgte er at partssamarbeidet fungerer godt og arbeidsgiver deler denne oppfatningen.

1.2.4 DIGITAL SIKKERHET

«Nasjonal strategi for digital sikkerhet» er, sammen med NSM sine råd og anbefalinger innenfor digital sikkerhet, førende for Havarikommisjonens arbeid på dette området.

SHKs egen IKT-risikovurdering ligger også til grunn for virksomhetens arbeid, hva gjelder organisatoriske rammevilkår, håndtering av feil (hardware, teknisk og programvare), menneskelige faktorer, skytjenester samt mobile enheter og elektronisk utstyr. På bakgrunn av risikovurderingene, er det igangsatt plan for tiltak med tilhørende prioriteringer innen IKT-området. SHK har spesielt fokus på sikkerhet og best mulig løsning for effektiv drift.

NSM gjennomførte høsten 2023 en penetrasjonstest mot våre IT-systemer. Basert på NSMs forslag til tiltaksplan har SHK i 2024 jobbet med å forbedre sikkerheten.

Det har i tillegg vært arbeidet med å vedlikeholde en god sikkerhetskultur i etaten og kompetanseheving blant IKT-personell og øvrige ansatte gjennom året.

1.2.5 INTERNKONTROLL – OPPSUMMERING AV SHKS RISIKOVURDERINGER I 2024

SHK er en liten og oversiktlig virksomhet, og de gjennomførte risikovurderingene viser at organisasjonen har etablert systemer og rutiner som skal sikre god internkontroll.

Havarikommisjonen har over flere år signalisert gjennom den formelle styringsdialogen at den økonomiske fleksibiliteten etaten trenger i undersøkelsesarbeidet er under press. Store deler av SHKs budsjett er bundet opp av lønns- og personalkostnader og husleie, og den delen av budsjettet som går til å gjennomføre lovpålagte, uavhengige sikkerhetsundersøkelser ble stadig redusert gjennom mange års ABE-kutt. Dette er fortsatt en utfordring og kan medføre at SHK i større grad har behov for å søke om tilleggsbevilgninger i framtiden.

1.3 Samfunnssikkerhet

SHKs hovedbidrag til samfunnssikkerheten i transportsektoren er gjennom våre uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen alle transportområdene. Gjennom Havarikommisjonens undersøkelser blir sikkerhetshull avdekket, og våre sikkerhetstilrådinge bidrar til at ulike aktører gjør tiltak for å forbedre sikkerheten innen transportsektoren. I årsrapportens Del III Årets aktiviteter og resultater synliggjøres SHKs bidrag på området.

Strategien for samfunnssikkerhet i transportsektoren var et av flere viktige dokumenter som lå til grunn for SHKs virksomhetsstrategi for perioden 2022–2026 og er således en integrert del av SHKs virksomhet.

Havarikommisjonen følger kravene i sikkerhetsloven med tilhørende forskrifter. I 2024 har SHK særlig arbeidet med oppfølgende tiltak etter NSMs penetrasjonstest som ble gjennomført høsten 2023.

1.4 Fellesføringer

Det er fastsatt tre fellesføringer for 2024.

1.4.1 ARBEID FOR Å REDUSERE KLIMAUTSLIPP, NATURFOTAVTRYKK OG ENERGIBRUK

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimautslipp, naturfotavtrykk og energibruk. SHK startet dette arbeidet i 2024 ved å gjennomføre en vesentlighetsanalyse for å kartlegge de mest vesentlige påvirkningsområdene i virksomheten. Arbeidet har resultert i dokumentet «Føringer for arbeid med bærekraft i SHK» som inneholder bærekraftstiltak som det skal jobbes med i 2025 og 2026. Det er i første omgang fokusert på driften av virksomheten, og i det videre arbeidet kan også kjernevirksomheten til SHK kunne bli en del av vurderingen.

Klimaendringene kan påvirke arbeidet til SHK ved å skape mer krevende værforhold. Dette kan føre til flere ulykker eller alvorlige hendelser relatert til værforhold og mer utfordrende utryknings- og undersøkelsesforhold.

1.4.2 ANSETTELSE AV PERSONER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE

Som statlig virksomhet ønsker SHK å bidra til et mer inkluderende arbeidsliv. De fleste av SHKs stillinger er av operativ art og god fysisk og psykisk helse er en forutsetning for å kunne utføre mange av arbeidsoppgavene, særlig som havariinspektør. I tillegg kreves sikkerhetsklarering for de fleste stillinger i Havarikommisjonen.

Utfordringene gjelder i mindre grad administrative stillinger i SHK, og innenfor disse stillingene har SHK et ekstra fokus på å jobbe for et inkluderende arbeidsliv. Som resultat av tett samarbeid med NAV, har SHK i løpet av 2024 ansatt én person med funksjonsnedsettelse i fast stilling.

1.4.3 KONSULENTBRUK

Statens havarikommisjon benytter i hovedsak ekstern konsulentbistand i de tilfeller hvor virksomheten ikke har spesialkompetanse på området, det er mangel på kapasitet eller det er behov for en ekstern vurdering i våre undersøkelser.

I 2024 utgjorde konsulentandelen av de totale lønnsutgifter 4,4 %. Summen for kjøp av konsulenttenester beløp seg til kr 3 088 053, ref. oversikt under, hvor utgiftene i hovedsak gikk til kjøp av konsulentbistand i forbindelse med etablering av nytt intranett, oppgradering av sak- og

arkivsystem, forprosjekt til utvikling av system for oppfølging av sikkerhetstilrådinger, utvikle en kommunikasjonsstrategi, lederutvikling, rekruttering samt faglig bistand i undersøkelser.

Den faglige konsulentbistanden vil variere fra år til år avhengig av undersøkelsesaktivitet og type ulykker og hendelser. I 2024 utgjør en stor andel av kostnaden bistand i forbindelse med undersøkelsen av helikopterulykken utenfor Bergen. I tillegg har SHK benyttet konsulentbistand i forbindelse med temaundersøkelse om hvordan klimatiske endringer påvirker luftfarten i Nord-Norge samt i noen grad i andre undersøkelser.

Konsulentttjenester i 2024 fordelt på artskonto	Kontantbeløp
670 Konsulentttjenester innen økonomi, revisjon og juss	239 797
671 Konsulentttjenester til utvikling av programvare, IKT-løsninger mv.	565 909
672 Konsulentttjenester til organisasjonsutvikling, kommunikasjonsrådgivning mv.	1 548 263
673 Andre konsulentttjenester	680 085
Sum	3 088 053

I 2024 har SHK kjøpt inn kommunikasjonstjenester, som er bokført på kontogruppe 672 pålydende kr 359 530 til utarbeiding av kommunikasjonsstrategi. I tillegg er det bokført kjøp av kommunikasjonstjenester under andre fremmede tjenester, pålydende kr 326 992. Tjenestene har vært knyttet til å utarbeide en profileringsfilm av SHK, samt utarbeidelse av animasjonsvideoer og andre grafiske fremstillinger som inngår som en del av undersøkelsesrapportene. SHK har ingen egne ansatte kommunikasjonsrådgivere.

SHK vurderer bruken av konsulentttjenester i hver enkelt undersøkelse, og benytter egen kompetanse og interne ressurser så langt det lar seg gjøre. I enkelte tilfeller er det likevel behov for spesialkompetanse og/eller spesialverktøy, spesialprogram eller spesialsystem som ikke Havarikommisjonen selv besitter.

1.5 Personalmessige forhold

1.5.1 HMS OG ARBEIDSMILJØ

Havarikommisjonen har i 2024 jobbet kontinuerlig med oppfølging av arbeidsmiljøet i virksomheten. Det er gjennomført faste møter mellom de tillitsvalgte og arbeidsgiver, AMU-møter, vernerunde og andre mer og mindre formelle møter på tvers av organisasjonen. Disse treffpunktene gir grunnlag for god dialog mellom ansatte og arbeidsgiver, og legger til rette for å bygge et godt og forutsigbart arbeidsmiljø.

SHK har en egen aktivitetsgruppe som arrangerer sosiale aktiviteter, inkludert sommerfest og julebord. Sammen med de mer formelle og lovpålagte aktivitetene, er disse sosiale møteplassene et viktig bidrag til et godt arbeidsmiljø og trivsel i organisasjonen.

SHK har et godt samarbeid med bedriftshelsetjenesten. De bistår for eksempel med yrkesvaksinering, helseundersøkelser, generell veiledning og oppfølging i forbindelse med enkeltsaker. Som en del av avtalen med bedriftshelsetjenesten har SHK også et utvidet tilbud knyttet til profesjonell krisehjelp og psykologisk bistand ved behov. Dette er et ledd i det forebyggende HMS-arbeidet og retter seg spesielt mot havariinspektører som tidvis kan utsettes for krevende arbeidsforhold, særlig i forbindelse med utrykningssituasjoner. I tillegg gjennomfører havariinspektørene sikker jobb-analyse (SJA) før hver utrykning.

Muskel- og skjelettplager er blant de vanligste årsakene til sykefravær i Norge. SHK har derfor i 2024 hatt ergonomiseminar i samarbeid med BHT nettopp med mål om å forebygge muskel- og skjelettplager. På seminaret ble det gitt undervisning til alle ansatte om kontorergonomi, det ble foretatt generell vurdering av arbeidsplassen og det ble gjort en gjennomgang på alle kontor.

I løpet av 2024 har det blitt satt i gang et arbeid med risikovurdering av psykososiale og organisatoriske forhold. Målet er en kartlegging og bevisstgjøring av de utfordringer SHKs ansatte utsettes for generelt og spesifikt gjennom sin jobb. Arbeidet som fortsatt pågår, er et virkemiddel i den kontinuerlige innsatsen for å videreutvikle og forbedre arbeidsmiljøet for de ansatte. Sammen med SHKs eksponeringskartlegginger er risikovurderingen viktig for å skreddersy målrettede helseundersøkelser for de ansatte.

Hvert andre år gjennomfører SHK medarbeiderundersøkelser for å kartlegge arbeidsmiljø og trivsel i organisasjonen. Neste undersøkelse vil bli gjennomført våren 2025. Forberedelsesarbeidet starten høsten 2024 blant annet gjennom å velge et egnet verktøy til gjennomføringen av undersøkelsen. Formålet med undersøkelsen er å få god informasjon om hva som er bra i arbeidsmiljøet og hva som kan forbedres.

1.5.2 SYKEFRAVÆR

I 2024 hadde SHK et totalt sykefravær på 2,4 %. Dette er et svært godt resultat.

Havarikommisjonen gjennomfører tiltak og aktiviteter i sykefraværssarbeidet på individnivå i form av konkrete sykefraværsrutiner etter mal fra NAV. SHK jobber i tillegg for å tilpasse tilrettelegging og tilpasninger til hvert enkelt sykefraværstilfelle. Sykefraværssproblematikk tas også opp på mer overordnet nivå i alle AMU-møter.

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Sykefravær i %	2,4	4,4	4,2	2,3	5,1	6,6	5,3	3,2

1.5.3 SENIORPOLITIKK

Gjennomsnittsalderen i SHK er ca. 48 år og 18,6 % av de ansatte er 60 år eller eldre. Den relativt høye gjennomsnittsalderen krever bevissthet med tanke på å finne gode løsninger for å beholde eldre arbeidstakere. SHK prioriterer å legge til rette for at ansatte kan stå i arbeid så lenge som mulig slik at verdifull kompetanse beholdes.

SHK ser verdien av å bruke kompetansen eldre medarbeidere har opparbeidet seg gjennom lengre tids arbeid i virksomheten. Seniorenes generelle erfaring kombinert med mer fagspesifikk kunnskap, er viktig for å få et godt resultat ved undersøkelser av ulykker. Ved sammensetning av undersøkelsesgrupper blir derfor seniorenes kompetanse tillagt vekt.

Det er gode muligheter for fleksibilitet med tanke på arbeidstid, og det er stor grad av frihet til å legge opp arbeidsdagen selv. Dette er gunstig både for seniorenene og for andre grupper av ansatte, sett i lys av individuelle behov og ønsker. Denne fleksibiliteten sammen med muligheten til å kombinere jobb med AFP, mener SHK gjør det mer attraktivt å stå i jobb lenger.

Partene hos Havarikommisjonen har inngått en lokal avtale om seks dager etatspesifikk tjenestefri med lønn. Disse dagene kommer i tillegg til de åtte dagene partene i arbeidslivet allerede har blitt enige om. Begrunnelsen er å motivere SHKs seniorer til å stå lenger i arbeid gjennom å gi mer fritid gjennom arbeidsåret. En eventuell videreføring av disse seks dagene er oppe til drøfting hos partene hos SHK annet hvert år.

Som helsebringende tiltak for både seniorer og andre medarbeidere, oppmuntrer SHK til fysisk aktivitet gjennom egne støtteordninger. Kravet til aktivitetsform er av en slik art at ansatte i alle aldre og helsetilstander kan benytte seg av dette tilbudet.

SHKs ansatte deltar jevnlig på pensjonskurs for arbeidstakere over 60 år i regi av Statens pensjonskasse. I tillegg tilbys en pensjonsrådgivningssamtale med ekstern rådgiver.

1.5.4 KOMPETANSEUTVIKLING

I SHKs strategidokument for perioden 2022–2026 er strategisk kompetanseutvikling utpekt som et viktig delmål for at SHK skal kunne utføre sitt samfunnsoppdrag på en god måte. Helhetlig og planmessig jobbing med kompetanseutvikling er viktig for å øke kompetansen hos SHKs medarbeidere.

I 2024 har SHK jobbet med å ferdigstille en helhetlig plan for strategisk kompetansestyring. Planen skal ivareta behovet for og systematisere kompetanseutviklingen i virksomheten på organisasjons-, avdelings-, og individnivå.

Alle havariinspektører, samt medarbeidere i fagstab gjennomfører et tre-ukers grunnleggende kurs i «Fundamentals of Accident Investigations» på Cranfield University i England ca. seks måneder etter ansettelse. I 2024 har to ansatte gjennomført kurset på Cranfield.

1.5.5 LÆRLINGER

SHK ble godkjent som lærebedrift høsten 2022 og er tilknyttet opplæringskontoret OK Stat. Havarikommisjonen tilbyr én plass innen lærefaget IT-drift. SHKs første lærling startet sin læreperiode sommeren 2023 og blir ferdig med sin læreperiode våren 2025. SHK starter arbeidet med å rekruttere ny lærling i første kvartal 2025. Erfaringene med å ha en lærling i SHK har vært svært gode, både faglig og sosialt.

På bakgrunn av kapasitetsutfordringer (fysiske lokaler og menneskelige ressurser) har SHK ikke studenter i praksis dette året.

1.5.6 AKTIVITETS- OG REDEGJØRELSESPLIKTEN

SHK har et mål om å reflektere mangfoldet i befolkningen gjennom en balansert sammensetning av ansatte. For å utføre samfunnsoppdraget på en best mulig måte er det behov for å ha medarbeidere med ulike perspektiver, livserfaring, kompetanse og fagkombinasjoner. Blant annet kommer dette til uttrykk i SHKs personalpolitikk samt i rekrutteringsprosesser hvor det er det klare retningslinjer som understøtter arbeidet med inkludering og mangfold.

Når det gjelder kjønnsbalansen hos SHK så viser tallene for 2024 at 43 % av de ansatte er kvinner og 57 % av de ansatte er menn. Denne kjønnsfordelingen er relativt stabil, men i et tiårsperspektiv er kvinneandelen økt fra 36 % til 43 %. Kjønnsfordelingen gjenspeiles ofte i søkermassen, særlig ved utlysning av havariinspektørstillinger, hvor kompetansekravene ofte retter seg mot tradisjonelt mannsdominerte utdanninger og yrker. SHK er bevisst denne samfunnsstrukturelle skjevheten i søkergruppen og gjør stadige vurderinger av ordlyd i utlysningstekster. Høyest kvinnerepresentasjon er det i fagstab og i administrasjonsavdelingen.

	Totalt antall	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Fast ansatte 31.12.2020	54	18	33	36	67
Fast ansatte 31.12.2021	55	19	35	36	65
Fast ansatte 31.12.2022	53	20	38	33	62
Fast ansatte 31.12.2023	53	22	42	31	58
Fast ansatte 31.12.2024	58	25	43	33	57

I tråd med Hovedtariffavtalen (HTA) pkt. 2.3 utarbeider Havarikommisjonen årlig et statistikkgrunnlag som ser på lønnskartlegging etter kjønn. Tallmaterialet gjennomgås sammen med de tillitsvalgte i forbindelse med lokale lønnsoppgjør.

Kategori	Tittel	Kvinner		Menn		Kvinner lønnsandel i prosent
		Antall	Gj.sn. lønn	Antall	Gj.sn. lønn	
1	Avdelingsdirektør	2	1 140 000	3	1 205 282	94,9%
2	Havariinspektører/fagstab	16	879 566	28	873 124	100,7%
3	Seniorrådgiver/rådgiver (adm.)	4	735 200	2	840 000	87,5%
4	Seniorkonsulent/førstekonsulent (adm.)	3	582 274	-	-	100%
5	Totalt for alle SHKs ansatte (inkl. direktør)	25	841 947	34	916 003	91,9%

Tallene er tatt fra desember 2024.

Kategoriene er definert etter ansvarsforhold og krav til kompetanse.

Kategori 1: Det er tilnærmet likt antall kvinner og menn. Forklaring til lønnsforskjellene i denne kategorien er at kvinnene i snitt er yngre enn mennene.

Kategori 2: Det er vesentlig færre kvinner enn menn innen denne kategorien. Som nevnt tidligere rekrutterer SHK personer fra yrker og utdanninger som i stor grad er mannsdominert og SHK har hatt søkermasser på stillinger innenfor denne kategorien hvor kun 10–20 % er kvinner. Når det gjelder lønnsoversikten så viser kartleggingen at kvinner og menns lønn innen denne kategorien er relativt lik.

Kategori 3: Det er relativt likt antall kvinner og menn innen denne kategorien. Virksomheten har oppmerksomhet på lønnsforskjellene mellom kjønnene, og jobber for at forskjeller ikke skal være ubegrunnet.

Kategori 4: Det er kun kvinner innenfor denne kategorien.

Midlertidige ansatte og deltidsansatte: Ingen av SHKs stillinger er lagt opp som deltidsstillinger. Fem av SHKs ansatte jobbet likevel deltid i 2024 etter eget ønske, dvs. 8,6 % av antall ansatte. Tre av disse er kvinner og to er menn. I 2024 hadde SHK én midlertidig ansatt, men den midlertidige stillingen ble i løpet av året utlyst og besatt som fast stilling.

Foreldrepermisjon: Ingen ansatte i Statens havarikommisjon har hatt foreldrepermisjon i 2024.

Del V Vurdering av fremtidsutsikter

Del V Vurdering av fremtidsutsikter

Undersøkelser i transport- og forsvarssektoren blir mer komplekse, og innføring av ny teknologi går raskere. Nye oppgaver innen taubane (skiheiser) ser så langt ut til å kreve mer ressurser enn først planlagt. Innenfor romvirksomhet er det for tidlig å si hvor ressurskrevende oppgaven vil bli for SHK. Havarikommisjonen må tilpasse seg denne situasjonen ved at eksisterende og ny kompetanse bygges og videreutvikles. Strategisk kompetanseutvikling er et viktig verktøy i dette arbeidet.

Havarikommisjonen opplever et økende krav til kvalitet og tidsbruk i undersøkelsene fra berørte parter, pårørende, fagmiljøer og media. 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.

Havarikommisjonen ser at aktørene i rettslige prosesser i større grad avventer og bruker SHKs undersøkelsesrapporter. Det gjelder spesielt i de større ulykkene. Dette utfordrer tilliten til våre undersøkelser og kan påvirke måloppnåelsen negativt.

En mer krevende sikkerhetspolitisk situasjon i våre nærområder kan medføre økt risiko for ulykker og alvorlige hendelser innen SHKs undersøkelsesområder. Forsvarssektoren skal styrkes med flere ressurser og mer øving. I tillegg kommer et hybrid trusselbilde hvor ulykker og andre hendelser kan bli vanskeligere å skille fra hverandre.

Klimaendringer er i ferd med å skape mer krevende værforhold. Flere ulykker eller alvorlige hendelser relatert til værforhold kan være resultatet.

Kravene til rask og kontinuerlig oppfølging og ivaretagelse av pårørende og media i pågående undersøkelser øker. SHK ser også at antallet henvendelser om innsyn i eldre undersøkelsessaker øker. Dette krever tilstrekkelig med ressurser og kapasitet i virksomheten, og medarbeidere og ledere som har kompetanse til å håndtere slike situasjoner.

Effektiv drift av IKT og ivaretagelse av informasjonssikkerhet blir mer utfordrende. Trusselnivået på området øker, samtidig som kravene til tilgjengelige og effektive systemer øker. En risikobasert tilnærming til sikkerhet innenfor rammene av «Nasjonal strategi for digital sikkerhet» er nødvendig.

Totalt sett vil dette kreve mer av SHK i årene som kommer.

Del VI Årsregnskap

Ledelseskommentarer til årsregnskapet 2024.....	69
Prinsippnote – bevilgnings- og artskontorapportering.....	71
Oppstilling av artskontorapportering 31.12.2024	74
Regnskapsprinsipper – Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS)	75
Resultatregnskap	77
Balanse.....	78

Del VI Årsregnskap

Ledelseskommmentarer til årsregnskapet 2024

Formål

Statens havarikommisjon (SHK) er en offentlig undersøkelseskommisjon. Formålet med SHKs undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfarts-, jernbane-, veg- og sjøfartssektoren, i Forsvaret, på fornøylesesinnretninger og taubaneområdet og innenfor romvirksomhet. SHK er en bruttobudsjettert etat underlagt Samferdselsdepartementet, og fører regnskap i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten med tilhørende rundskriv fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i Instruks for Statens havarikommisjon fastsatt 8. april 2024. Årsregnskapet for 2024 gir et dekkende bilde av SHKs disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

SHK startet å føre og rapportere virksomhetsregnskapet i henhold til SRS fra og med 01.01.2024. Årsregnskapet skal gi et korrekt uttrykk for årets ressursbruk og virksomhetens eiendeler og gjeld.

Vesentlige forhold ved årsregnskapet

Bevilgningsrapportering

Samlet tildeling på utgiftssiden utgjør kr 103 748 000 og består av kr 99 000 000 i ordinær bevilgning, kr 3 000 000 for bevilgningsendring i vårsesjonen grunnet utgifter i forbindelse med helikopterulykken utenfor Bergen 28. februar 2024 og kr 1 748 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret 2024, jf. Note A.

Sum utgiftsført på utgiftskapittel 1314 Statens havarikommisjon utgjør kr 101 504 198, som er kr 2,5 mill. mer enn i 2023. Mindreforbruket på kr 2 243 802 skyldes i hovedsak at lønnsoppgjøret for 2024 blir utbetalt i 2025. Utgifter i forbindelse med helikopterulykken utenfor Bergen har i tillegg blitt lavere som følge av en forsikringsdekning fra privat forsikringsselskap. Som det fremgår av Note B har SHK søkt om å få overført kr 2 244 000 av tildelte midler på kapittel/post 131401 til neste budsjettår.

Artskontorapportering

Netto rapporterte driftsutgifter utgjør kr 100 440 124. Innbetalinger fra drift rapportert i artskontorapporteringen utgjør kr 3 795 204, hvorav kr 3 729 701 gjelder forsikringsoppgjør i forbindelse med helikopterulykken utenfor Bergen 28. februar 2024. Denne innbetalingen skulle ha vært ført som en kreditposter på utgiftsartskonto der de tilhørende utgiftene er ført og rapportert som en reduksjon av *Andre utbetalinger til drift*. Innbetalingen skulle ikke ha vært ført på en inntektsartskonto og rapportert som *Andre innbetalinger*. Feilen er imidlertid avdekket etter fristen for rapportering til statsregnskapet, slik at korrigering i statsregnskapet ikke har vært mulig. Innbetalinger fra drift er derfor satt opp tilsvarende som det er rapportert til statsregnskapet og etter standard kontoplan. Lønn og sosiale utgifter utgjør kr 69 824 127 og tilsvarer 70 % av driftsutgiftene. Andre utbetalinger til drift utgjør kr 34 411 201, herav kr 14 447 770 i utgifter til husleie og drift av eiendom og lokaler.

Driftsutgiftene påvirkes av lønns- og prisvekst, undersøkelsesaktivitet og antall årsverk, mens de faste driftsutgiftene fra år til år i stor grad er de samme. Lønnsutgifter økte i 2024 som følge av tilsetninger i nyopprettede stillinger på fornøylesesinnretninger og taubaneområdene, samt på romvirksomhet. Lønnsoppgjøret for 2024 blir utbetalt i 2025, slik at det blir et etterslep på

lønnskostnadene. Husleiekostnadene økte omtrent tilsvarende reduksjonen i strømutgiftene sammenlignet med 2023. Det har vært høyere rekrutteringskostnader gjennom året, i tillegg til økte kostnader i forbindelse med lederutvikling og utarbeiding av kommunikasjonsstrategi.

Utgifter som er direkte relatert til undersøkelser i 2024 beløper seg til kr 6 820 304. De mest kostnadskrevende undersøkelsene er undersøkelse av helikopterulykken utenfor Bergen og temaundersøkelsen om hvordan klimatiske endringer påvirker luftfarten i Nord-Norge. SHK er svært fornøyd med at vi klarte å få forsikringsselskapet til å betale for hele søk- og heveoperasjonen av helikopteret.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2024 kr 5 860 724. Oppstillingen av artskontorapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværendet består av.

Virksomhetsregnskapet

Innføring av regnskapsføring etter SRS fra 01.01.2024 medfører at regnskapstallene per 31.12.2024 ikke er sammenlignbare med fjorårets.

Beløpene på *Andre fordringer* og *Avregnet med statskassen* per 01.01.2024 avviker med kr 3 195 631 fra godkjent åpningsbalanse ved implementeringen av SRS per 01.01.2024. Beløpet representerer husleie for 1. kvartal 2024, som ved en feil ikke ble inkludert som en fordring i form av forskuddsbetaling i den godkjente åpningsbalansen. Dette har gitt en tilsvarende økning i *Avregnet med statskassen* per 01.01.2024

SHK har kr 71 119 644 i lønnskostnader i 2024 (note 2). Det er regnskapsført kr 30 445 014 i andre driftskostnader (note 4). Det er gjort avsetninger for lønnsoppgjøret for 2024, som blir utbetalt i 2025.

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 1. tertial 2025.

Lillestrøm 25. april 2025



William J. Bertheussen

Direktør

Statens havarikommisjon

Prinsippnote – bevilgnings- og artskontorapportering

Regnskapet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Det er ført i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement. SHK har en egen prinsippnote for virksomhetsregnskapet som føres i tråd med de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorapporteringen 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 artskontorapportering 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 pkt. 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.

Bevilgningsrapporteringen

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 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.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorapporteringen

Oppstillingen av artskontorapporteringen 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. Artskontorapporteringen 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 derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2024

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindreutgift
1314	Statens havarikommisjon	01	Driftsutgifter	A, B	103 748 000	101 504 198	2 243 802
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter			3 675 215	
Sum utgiftsført					103 748 000	105 179 413	

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2024	Merinntekt og mindreinntekt (-)
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	91 297	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	9 054 788	
Sum inntektsført					0	9 146 085	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						96 033 327	

Kapitalkontoer

60053201	Norges Bank KK/innbetalinger					4 276 896	
60053202	Norges Bank KK/utbetalinger					-101 610 941	
713371	Endringer i mellomværende med statskassen					1 300 717	
Sum rapportert						0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)

Konto	Tekst	2024	2023	Endring
713371	Mellomværende med statskassen	-5 860 724	-7 161 441	1 300 717

*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
131401	0	103 748 000	103 748 000

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 belastnings-fullmakter (-)	Merutgift (-) / mindreutgift etter avgitte belastnings-fullmakter	Mer-inntekter / mindre-inntekter iht. merinntekts-fullmakt	Om-disponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Inn-sparinger (-)	Sum grunnlag for overføring	Kompen-sasjon for lønns-oppgjøret 2024 *	Maks over-førbart beløp **	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten ***
131401	2 243 802		2 243 802				2 243 802	1 748 000	6 848 000	2 244 000

* Kolonnen viser lønnskompensasjon på den enkelte budsjettpost for lønnsoppgjørene 2024 slik foreslått i departementenes omgrupperingsproposisjoner og slik disse fremgår av vedlegg 4 i Prop. 36 S (2024–2025) Nysaldering av statsbudsjettet 2024. Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon.

** Maksimalt beløp som kan overføres er lønnskompensasjon pluss 5 % av årets bevilgning på driftspostene 01–29, unntatt post 24, fratrasket lønnskompensasjon, eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». For poster uten stikkordet «kan overføres», beregnes maksimalt overførbart beløp slik: (Årets bevilgning - lønnskompensasjon)*5 % + lønnskompensasjon. Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

*** Mulig overførbart beløp er «Sum grunnlag for overføring», men maksimalt «Maks. overførbart beløp», og minimum «Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024». Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon om mulig overførbart beløp.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp

SHKs ubrukte bevilgning på kapittel/post 131401 beløper seg til kr 2 243 802. SHK har søkt om å få overført kr 2 244 000 til neste år.

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

SHK inngikk i 2024 ny husleieavtale med Statsbygg som løper over 20 år fra 01.10.2025 til 30.09.2045.

Det er også inngått avtaler om kjøp av tjenester ut over 2024. Avtalene gjelder kjøp av tjenester til den ordinære driften av virksomheten i form av driftsrelaterte utgifter (bl.a. leie av multifunksjonsprintere, kaffemaskiner, lisensavtaler) samt faglig bistand i undersøkelser.

Fullmakt til nettobudsjettering ved utskiftning av utstyr

Fullmakt til nettobudsjettering av utstyr ble i 2024 benyttet til utskiftning av IKT-utstyr.

Romertallsvedtak – Fullmakt til å øke maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025

Det vises til Finansdepartementets Prop. 36 S (2024–2025) Ny saldering av statsbudsjettet 2024 der lønnsoppgjøret for 2024 og virkningen for 2024-budsjettet er omtalt i kapittel 5 på side 28. Som følge av at kjennelsene fra Rikslønnsnemda foreligger sent på året, er det sannsynlig at etterbetalingene for lønnsoppgjøret for 2024 i grad først vil kunne bli utbetalt i 2025. Finansdepartementet foreslo en egen fullmakt om maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025, jf. forslag til romertallsvedtak II på side 37.

Stortinget fattet 13. desember 2024 vedtak om at Finansdepartementet kan øke maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025 tilsvarende kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024, og kan fastsette en overføring som minimum tilsvarer kompensasjonen, slik at virksomhetene har dekning for etterbetaling som skyves til 2025, jf. Innst. 90 S (2024–2025).

Oppstilling av artskontorapportering 31.12.2024

	2024	2023
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Andre innbetalinger*	3 795 204	9 841
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>	<i>3 795 204</i>	<i>9 841</i>
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetalinger til lønn	69 824 127	67 949 046
Andre utbetalinger til drift*	34 411 201	30 509 362
<i>Sum utbetalinger til drift</i>	<i>104 235 328</i>	<i>98 458 408</i>
Netto rapporterte driftsutgifter	100 440 124	98 448 567
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
	0	0
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetaling til investeringer	1 049 672	1 533 627
Utbetaling av finansutgifter	14 402	85
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>	<i>1 064 074</i>	<i>1 533 712</i>
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	1 064 074	1 533 712
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	91 297	87 018
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	9 054 788	9 040 767
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	3 675 215	3 812 973
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>	<i>-5 470 871</i>	<i>-5 314 812</i>
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet	96 033 327	94 667 468
Oversikt over mellomværende med statskassen		
Eiendeler og gjeld	2024	2023
Fordringer på ansatte	15 000	35 000
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-2 652 337	-3 028 032
Skyldige offentlige avgifter	-140 319	656
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse**	-3 083 068	-4 170 030
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)	0	965
Sum mellomværende med statskassen	-5 860 724	-7 161 441

* Innbetaling av forsikringsoppgjør fra privat forsikringsselskap på kr 3 729 701 i forbindelse med helikopterulykken utenfor Bergen 28.02.2024 skulle ha vært ført som en kreditpostering på utgiftsartskonto der de tilhørende utgiftene er ført og rapportert som en reduksjon av Andre utbetalinger til drift. Innbetalingen skulle ikke ha vært ført på en inntektsartskonto og rapportert som Andre innbetalinger. Feilen er imidlertid avdekket etter fristen for rapportering til statsregnskapet, slik at korrigering i statsregnskapet ikke har vært mulig. Oppstilling av artskontorapportering er satt opp tilsvarende som det er rapportert til statsregnskapet og etter standard kontoplan.

** Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2 %) på konto 263 inngår også på denne linjen.

Regnskapsprinsipper – Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS)

SHK innførte i 2024 føring og rapportering av sitt virksomhetsregnskap i tråd med de statlige regnskapsstandardene (SRS), i tillegg til ordinær rapportering etter kontantprinsippet.

Virksomhetsregnskapet er satt opp i samsvar med de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Åpningsbalanse

Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er varige driftsmidler verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi.

Gjenanskaffelsesverdi for en eiendel er det beløp det vil koste dersom eiendelen skulle anskaffes i dag, vurdert til samme kvalitet, standard og funksjonalitet som eksisterende eiendel.

Omløpsmidler er verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Kortsiktig gjeld er verdsatt til pålydende.

Inntekter fra bevilgninger

SHK praktiserer forenklet prinsippet om motsatt sammenstilling. Dette innebærer at inntekt fra bevilgninger beregnes som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter. Dette betyr at resultatet av periodens aktiviteter blir null.

Kostnader

Utgifter som finansieres med inntekt fra bevilgning og overføringer, kostnadsføres i takt med at aktivitetene utføres.

Pensjoner

SRS 25 Ytelser til ansatte legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Statlige virksomheter skal ikke balanseføre netto pensjonsforpliktelser for ordninger til Statens pensjonskasse (SPK).

Virksomheten resultatfører arbeidsgiverandel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon kostnadsføres som om pensjonsordningen i SPK var basert på en innskuddsplan.

SPKs pensjonspremiemodell for statlige virksomheter er virksomhetsspesifikk og hendelsesbasert. Det betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold og tar hensyn til virksomhetens faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten.

Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Leieavtaler

Virksomheten har valgt å benytte forenklet metode i SRS 13 om leieavtaler og klassifiserer alle leieavtaler som operasjonelle leieavtaler.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Anleggsmidler er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varig menes utnyttbar levetid på 3 år eller mer. Med betydelig menes enkeltstående anskaffelser (kjøp) med anskaffelseskost på kr 50 000 eller mer. Anleggsmidler er balanseført til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger.

Kontorinventar og datamaskiner (PC-er, servere m.m.) med utnyttbar levetid på 3 år eller mer er balanseført som egne grupper.

Anleggsmidler nedskrives til virkelig verdi ved en eventuell bruksendring, dersom virkelig verdi er lavere enn balanseført verdi.

Varige driftsmidler

SHK aktiverer følgende eiendeler samlet (pool):

- bærbar PC-er og PC-skjermer
- inventar

Driftsmidlene er balanseført og avskrives over forventet levetid. Ved salg eller avgang av driftsmidler resultatføres regnskapsmessig gevinst eller tap.

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler og kortsiktig gjeld

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Statens kapital

Statens kapital utgjør nettobeløpet av virksomhetens eiendeler og gjeld, og fremgår i regnskapslinjen for avregninger i balanseoppstillingen. Bruttobudsjetterte virksomheter presenterer ikke konsernkontoene i Norges Bank som bankinnskudd. Konsernkontoene inngår i regnskapslinjen avregnet med statskassen.

Statlige rammebetingelser

Selvassurandørprinsippet

Staten opererer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som reflekterer forsikringskostnader eller forpliktelser, med unntak av forsikringspremie på reiseforsikring og bilforsikring.

Statens konsernkontoordning

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle innbetalinger og utbetalinger daglig gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank.

Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likvider gjennom året. Virksomhetene har en trekkrettighet på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte virksomheter nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank ved overgang til nytt regnskapsår.

Resultatregnskap

	Note	31.12.2024
Driftsinntekter		
Inntekter fra bevilgninger	1	102 641 029
Andre driftsinntekter	1	63 003
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>102 704 032</i>
Driftskostnader		
Lønnskostnader	2	71 119 644
Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3	1 124 972
Andre utbetalinger til drift	4	30 445 014
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>102 689 630</i>
Driftsresultat		14 402
Finansinntekter og finanskostnader		
Finanskostnader	5	14 402
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>-14 402</i>
Resultat av periodens aktiviteter		0
Avregninger og disponeringer		
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	6	0
<i>Sum avregninger og disponeringer</i>		<i>0</i>
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til statskassen		
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til statskassen</i>		<i>0</i>
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra statskassen		
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra statskassen</i>		<i>0</i>

Balanse

	Note	31.12.2024	01.01.2024
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Sum immaterielle eiendeler		0	0
II Varige driftsmidler			
Maskiner og transportmidler	3	1 383 424	1 745 153
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	3	3 089 322	2 814 863
Sum varige driftsmidler		4 472 746	4 560 016
III Finansielle anleggsmidler			
Sum finansielle anleggsmidler		0	0
Sum anleggsmidler		4 472 746	4 560 016
B. Omløpsmidler			
I Beholdning av varer og driftsmateriell			
Sum beholdning av varer og driftsmateriell		0	0
II Fordringer			
Andre fordringer*	7	4 316 285	3 594 746
Sum fordringer		4 316 285	3 594 746
III Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		0	0
Sum omløpsmidler		4 316 285	3 594 746
Sum eiendeler drift		8 789 031	8 154 762
IV Fordringer vedrørende innkreivingsvirksomhet og andre overføringer			
Sum fordringer vedrørende innkreivingsvirksomhet og andre overføringer		0	0
Sum eiendeler		8 789 031	8 154 762

* Beløpet per 01.01.2024 avviker med kr 3 195 631 fra godkjent åpningsbalanse ved implementeringen av SRS per 01.01.2024. Beløpet representerer husleie for 1. kvartal 2024, som ved en feil ikke ble inkludert som en fordring i form av forskuddsbetaling i den godkjente åpningsbalansen. Motposten er en tilsvarende økning per 01.01.2024 i *Avregnet med statskassen*.

	Note	31.12.2024	01.01.2024
STATENS KAPITAL OG GJELD			
C. Statens kapital			
I Virksomhetskapi tal			
Sum virksomhetskapi tal		0	0
II Avregninger			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	6	-12 005 125	-12 127 681
Sum avregninger		-12 005 125	-12 127 681
Sum statens kapital		-12 005 125	-12 127 681
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelser			
Sum avsetning for langsiktige forpliktelser		0	0
II Annen langsiktig gjeld			
Sum annen langsiktig gjeld		0	0
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		7 158 744	4 684 324
Skyldig skattetrekk og andre trekk		2 652 337	3 028 032
Skyldige offentlige avgifter		1 440 279	1 143 908
Avsatte feriepenger		5 618 149	5 816 408
Annen kortsiktig gjeld	8	3 924 647	5 609 771
Sum kortsiktig gjeld		20 794 156	20 282 443
Sum gjeld		20 794 156	20 282 443
Sum statens kapital og gjeld drift		8 789 031	8 154 762
IV Gjeld vedrørende tilskuddsforvaltning og andre overføringer			
Sum gjeld vedrørende tilskuddsforvaltning og andre overføringer		0	0
Sum statens kapital og gjeld		8 789 031	8 154 762

* Beløpet per 01.01.2024 avviker med kr 3 195 631 fra godkjent åpningsbalanse ved implementeringen av SRS per 01.01.2024. Beløpet representerer husleie for 1. kvartal 2024, som ved en feil ikke ble inkludert som en fordring i form av forskuddsbetaling i den godkjente åpningsbalansen. Dette har gitt en tilsvarende økning i *Avregnet med statskassen* per 01.01.2024.

Note 1 Driftsinntekter

	31.12.2024
Inntekter fra bevilgninger*	
Inntekt fra bevilgninger	102 641 029
Sum inntekt fra bevilgninger	102 641 029

* Etter de statlige regnskapsstandardene beregnes inntekt fra bevilgninger for bruttobudsjetterte virksomheter som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.

For informasjon om mottatte bevilgninger se oppstilling av bevilgningsrapportering.

Andre driftsinntekter	
Gevinst ved avgang anleggsmidler	-2 500
Andre driftsinntekter	65 503
Sum andre driftsinntekter	63 003
Sum driftsinntekter	102 704 032

Note 2 Lønnskostnader

	31.12.2024
Lønn*	49 075 866
Feriepenger	5 938 099
Arbeidsgiveravgift	9 210 184
Pensjonskostnader**	6 179 680
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-330 494
Andre ytelser	1 046 309
Sum lønnskostnader	71 119 644
Antall utførte årsverk	51,5

* Med bakgrunn i at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november, har ikke virksomheten utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten har derfor gjort et estimat for lønnsavsetning for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg) som utgjør kr 1 189 311. Lønnsavsetningen inkluderer feriepenger, og det er avsatt for arbeidsgiveravgift av lønnsavsetningen.

Avsetningen inkluderer også virksomhetens eget bidrag til lønnsforhandlinger utover det som er fremforhandlet sentralt. Dette utgjør kr 188 830.

** Pensjonskostnaden i 2024 er basert på et estimat for pensjonspremien beregnet av SPK, og ikke faktisk pensjonspremie. Dette skyldes at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november 2024. Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2024 11,6 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremie på artskonto 542/pensjonsgrunnlaget i 2024 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2023 utgjorde premiesatsen 11,1 prosent.

Note 3 Varige driftsmidler

	Maskiner og transportmidler	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	4 167 060	6 410 909	10 577 969
Tilgang i året	0	1 049 672	1 049 672
Avgang anskaffelseskost i året (-)	0	-110 496	-110 496
Fra anlegg under utførelse i annen gruppe i år	0	0	0
Anskaffelseskost	4 167 060	7 350 085	11 517 145
Akkumulerte nedskrivninger 01.01.	0	0	0
Nedskrivninger i året	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	2 421 907	3 596 046	6 017 953
Ordinære avskrivninger i året	361 729	763 243	1 124 972
Akkumulerte avskrivninger avgang i året (-)	0	-98 526	-98 526
Balanseført verdi 31.12.2024	1 383 424	3 089 322	4 472 746

Avskrivingssatser (levetider)	3–15 år lineært	Sum
Avhendelse av varige driftsmidler i 2024:		
Salgssum ved avgang anleggsmidler	2 500	2 500
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler	-11 970	-11 970
= Regnskapsmessig gevinst/tap	-9 470	-9 470

Note 4 Andre driftskostnader

	31.12.2024
Husleie	11 701 592
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	146 393
Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler	2 798 591
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 231 267
Mindre utstyrsanskaffelser	1 462 275
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	50 794
Kjøp av konsulenttenester *	3 283 040
Kjøp av andre fremmede tjenester **	4 338 435
Reiser og diett	2 798 129
Tap og lignende	9 470
Øvrige driftsutgifter	2 625 027
Sum andre driftskostnader	30 445 014

* Det har vært høyere rekrutteringskostnader gjennom året, i tillegg til økte kostnader i forbindelse med lederutvikling og utarbeiding av kommunikasjonsstrategi.

** I 2024 har SHK hatt høye kostnader på kjøp av andre fremmedtjenester som knytter seg særlig til to kostnadskrevende undersøkelser; helikopterulykken utenfor Bergen og temaundersøkelse på luftfart om klimatiske endringer.

Tilleggsinformasjon om operasjonelle leieavtaler

Gjenværende varighet	Type eiendel		Sum
	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	
Varighet inntil 1 år	11 682 992	57 671	11 740 663
Varighet 1–5 år		47 327	47 327
Varighet over 5 år		68 428	68 428
<i>Kostnadsført leiebetingelse for perioden</i>	<i>11 682 992</i>	<i>173 426</i>	<i>11 856 418</i>

Virksomheten har husleieavtale med varighet på under 1 år på rapporteringstidspunktet. Årlig husleiekostnad er kr 11 682 992. Det er i 2024 inngått ny leieavtale med Statsbygg som løper over 20 år fra 01.10.2025 til 30.09.2045. Husleien utgjør kr 12 614 000 pr år, indre vedlikehold kr 1 442 000 pr år og BAD kr 881 000 første driftsår.

Virksomheten leier multifunksjonsprintere med avtalevarighet på under 1 år på rapporteringstidspunktet. Årlig leiekostnad er kr 57 671. Det er i 2024 inngått ny avtale om leie av multifunksjonsprintere fra 01.02.2025 med en årlig leiekostnad på kr 69 285.

Virksomheten leier kaffemaskiner med varighet til 31.05.2028. Årlig leiekostnad er kr 47 327.

Virksomheten leier tappekraner for drikkevann med avtalevarighet over 5 år på rapporteringstidspunktet. Årlig leiekostnad er kr 68 428.

Note 5 Finansinntekter og finanskostnader

	31.12.2024
Finansinntekter	
Sum finansinntekter	0
Finanskostnader	
Rentekostnad	14 402
Sum finanskostnader	14 402

Note 6 Sammenheng mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)

A) Forklaring til at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen (kongruensavvik)

	31.12.2024	01.01.2024	Endring*
Avregnet med statskassen i balansen*	-12 005 125	-12 127 681	122 556

Bakgrunnen for at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen for bruttobudsjetterte virksomheter er at konsernkontoene i Norges Bank inngår som en del av avregnet med statskassen i balansen. I tillegg hensyntas enkelte transaksjoner som ikke er knyttet til virksomhetens drift og transaksjoner som ikke medfører ut- eller innbetaling. Nedenfor vises de ulike postene som er grunnen til at endring i avregnet med statskassen i balansen ikke er lik periodens resultat.

Endringer i avregnet med statskassen

Konsernkontoer i Norges Bank

- Konsernkonto utbetaling	-101 610 941
+ Konsernkonto innbetaling	4 276 896
Netto trekk konsernkonto	-97 334 045

Innbetalinger og utbetalinger som ikke inngår i virksomhetens drift (er gjennomstrømningsposter)

Bokføringer som ikke går over bankkonto, men direkte mot avregning med statskassen

+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991)	102 641 029
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	-9 146 085
+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	3 716 545

Andre avstemmingsposter

Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto	-122 556
--	----------

Sum endring i avregnet med statskassen	-122 556
---	-----------------

* Beløpet per 01.01.2024 avviker med kr 3 195 631 fra godkjent åpningsbalanse ved implementeringen av SRS per 01.01.2024. Beløpet representerer husleie for 1. kvartal 2024, som ved en feil ikke ble inkludert som en fordring i form av forskuddsbetaling i den godkjente åpningsbalansen. Dette har gitt en tilsvarende økning i Avregnet med statskassen per 01.01.2024.

B) Forskjell mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2024 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.2024 Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler			
Varige driftsmidler	4 472 746	0	4 472 746
Sum	4 472 746	0	4 472 746
Finansielle anleggsmidler			
Sum	0	0	0
Omløpsmidler			
Andre fordringer	4 316 285	15 000	4 301 285
Sum	4 316 285	15 000	4 301 285
Langsiktige forpliktelser			
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-7 158 744	0	-7 158 744
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-2 652 337	-2 826 144	173 807
Skyldige offentlige avgifter	-1 440 279	-140 319	-1 299 960
Avsatte feriepenger	-5 618 149	0	-5 618 149
Annen gjeld til ansatte	-3 531 178	0	-3 531 178
Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	-2 909 261	2 909 261
Annen kortsiktig gjeld	-393 469	0	-393 496
Sum	-20 794 156	-5 875 724	-14 918 432
Sum	-12 005 125	-5 860 724	-6 144 401

Mellomværende med statskassen består av kortsiktige fordringer og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsregnskapet (S-rapport). Avregnet med statskassen viser finansieringen av virksomhetens netto eiendeler og gjeld.

Note 7 Andre kortsiktige fordringer

	31.12.2024	01.01.2024
Personallån	15 000	35 000
Forskuddsbetalt leie*	3 605 018	3 532 541
Andre forskuddsbetalte kostnader	685 664	0
Andre fordringer	10 603	27 205
Sum andre kortsiktige fordringer	4 316 285	3 594 746

* Beløpet per 01.01.2024 avviker med kr 3 195 631 fra godkjent åpningsbalanse ved implementeringen av SRS per 01.01.2024. Beløpet representerer husleie for 1. kvartal 2024, som ved en feil ikke ble inkludert som en fordring i form av forskuddsbetaling i den godkjente åpningsbalansen. Motposten er en tilsvarende økning per 01.01.2024 i *Avregnet med statskassen*.

Note 8 Annen kortsiktig gjeld

	31.12.2024	01.01.2024
Skyldig lønn	0	-966
Annen gjeld til ansatte	2 502 385	2 415 106
Avsetning lønnsoppgjøret 2024*	1 028 793	0
Påløpte kostnader	393 469	3 195 630
Sum annen kortsiktig gjeld	3 924 647	5 609 771

* Med bakgrunn i at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november, har ikke virksomheten utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten har derfor gjort et estimat for lønnsavsetningen for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg), jf. note 2. Avsetningen inkluderer også virksomhetens eget bidrag til lønnsforhandlinger utover det som er fremforhandlet sentralt.

Vedlegg

Sikkerhetstilrådingar 2024 – Luftfart

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/01T

11. mai 2021 havarerte LN-NAS, ein Piper Aircraft, Inc. PA-28-161, på Voss flyplass, Bømoen under det tredje landingsforsøket med flygar og tre passasjerar om bord. Området rundt Bømoen har ein utfordrande topografi som var relativt ukjend for flygaren.

Havarikommisjonen meiner dokumentasjonen i driftshandboka for Bømoen var mangelfull. SHK registrerer at det er varierende innhald, kvalitet og tilgjenge på viktig informasjon for ulike flyplassar, og meiner at gode kart og forklaringar vil auke situasjonsforståinga og flysikkerheita.

Statens havarikommisjon tilrår at Luftfartstilsynet krev at flyplassseigarar sørgjer for at viktig informasjon for planlegging og gjennomføring av avgang og landing er lett tilgjengeleg. Informasjonen bør ha standardisert innhald og utforming.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/02T

Den alvorlige luftfartshendelsen 24. februar 2020 med et Sikorsky S-92A, LN-ONT skjedde i mørket og under svært krevende forhold hvor besetningen ikke hadde utvendig horisont eller utvendige visuelle referanser. Helikopteret kom ut av kontroll like etter avgang fra oljeinstallasjonen Maersk Invincible under manuell flygning som følge av desorientering og svekket situasjonsforståelse. Threat and Error Management (TEM) er i dag beskrevet i expanded checklist i Operations Manual Part B. Denne undersøkelsen viser at muligheten for å utelate viktige sikkerhetselementer knyttet til avgang under spesielt krevende forhold fremdeles er til stede. Aktiv bruk av TEM i for å avdekke trusler mot sikker flygning må gjenspeiles i den daglige operasjonen.

Statens havarikommisjon tilrår at Luftfartstilsynet i sin tilsynsvirksomhet med offshore helikopteroperatører vektlegger å følge opp operatørenes prosedyrer og rutiner knyttet til TEM, TEM-trening og hvordan TEM etterleves i den daglige operasjonen.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/03T

Den alvorlige luftfartshendelsen 24. februar 2020 med et Sikorsky S-92A, LN-ONT skjedde i mørket og under svært krevende forhold hvor besetningen ikke hadde utvendig horisont eller utvendige visuelle referanser. Helikopteret ble fløyet manuelt, og som følge av at flygeren som var på flykontrollene ble desorientert oppstod en situasjon hvor helikopteret kom ut av kontroll med en høy pitch-up attitude. I operatørens standard deviation calls eksisterer det ikke deviation call for unormale pitch-variasjoner. Havarikommisjonen anser at fraværet av standard deviation calls for unormale pitch-variasjoner kan medvirke til feil kommunikasjon og misforståelser under gjenopprettingen av en korrekt flygeprofil.

Statens havarikommisjon tilrår Bristow Norway AS at standard deviation calls utvides til også å omfatte deviation call for pitch-variasjoner som overstiger forhåndsdefinerte grenseverdier.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/04T

Under en flygning i Bergen den 26. august 2022 med en DJI Mavic 3 drone fra produsenten DJI, mistet dronepiloten kontroll over dronen. Det har ikke lyktes Havarikommisjonen å finne en entydig forklaring på hvorfor tap av kontroll oppstod. Havarikommisjonen har gjentatte ganger vært i kontakt med produsenten DJI med forespørsel om teknisk bistand til undersøkelsen. DJI har ikke imøtekommet Havarikommisjonens henvendelser, og de oppfyller dermed ikke kravene satt i luftfartsloven § 12-6 jf. undersøkelsesforordningen artikkel 11 2 g) eller i ICAO konvensjonen Annex 13 kapittel 5 punkt 5.6. Både den engelske havarikommisjonen AAIB og den nederlandske havarikommisjonen har tidligere fremmet tilrådingen angående mangelfull bistand direkte til produsenten DJI, men uten at noe har skjedd.

Statens havarikommisjon tilrår EU-kommisjonen å implementere lovgivning der alle produsenter av ubemannede flysystemer kan nektes tilgang til europeisk luftrom for ikke å støtte sikkerhetsundersøkelser uavhengig av kategorien der det ubemannede flysystemet ble operert.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/05T

Under en flygning i Bergen den 26. august 2022 med en DJI Mavic 3 drone fra produsenten DJI, mistet dronepiloten kontroll over dronen. Det har ikke lyktes Havarikommisjonen å finne en entydig forklaring på hvorfor tap av kontroll oppstod, men finner det sannsynlig at det er relatert til en svakhet i dronen som oppstår i overgangen fra ATTI mode til tripod mode med lavt GPS-nivå. På grunn av mangelfull teknisk støtte fra DJI har ikke Havarikommisjonen, hverken ved denne undersøkelsen eller ved en tidligere undersøkelse, hatt mulighet for å etterprøve dette. Dermed er det ukjent om dronen til enhver tid kan kontrolleres slik at den ikke utgjør en fare for personer eller annen luftfart. Gitt manglende teknisk støtte er det videre ikke mulig å vite om dette er en iboende fare for alle droner produsert av DJI.

Statens havarikommisjon tilrår at EU-kommisjonen gir en myndighet mandat til å gjennomføre en teknisk gjennomgang av DJIs ubemannede flysystemer der DJI presenterer dokumentasjon på at systemene opprettholder den forventede luftfartssikkerhetsstandarden.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/06T

Under en flygning i Bergen den 26. august 2022 med en DJI Mavic 3 drone fra produsenten DJI mistet dronepiloten kontroll over dronen. Det har ikke lyktes Havarikommisjonen å finne en entydig forklaring på hvorfor tap av kontroll oppstod, men finner det sannsynlig at det er relatert til en svakhet i dronen i overgangen ut av *ATTI mode* med lavt GPS-nivå. Brukere av DJI Mavic 3 i norsk luftrom bør opplyses om denne svakheten slik at de kan unngå å komme i en situasjon der de mister kontroll.

Statens havarikommisjon tilrår at Luftfartstilsynet opplyser brukere av DJI Mavic 3 drone som opereres i norsk luftrom om svakheten der dronen kan komme ut av kontroll etter overgang fra *ATTI mode*.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/07T

Havarikommisjonen har i denne undersøkelsen gjennomgått de sikkerhetsmessige rammebetingelsene for aktivitetene på Arendal lufthavn Gullknapp, og funnet at overordnede beslutninger på systemnivå framstår å ha hatt negativ påvirkning på flysikkerheten.

Undersøkelsen har vist at kombinasjonen av økt flytrafikk og redusert tjenestenivå må anses å ha potensial til å redusere sikkerheten for fremtidige operasjoner ved flyplassen. Konsesjoner der det er gitt tillatelse til økt aktivitet synes ikke i tilstrekkelig grad å hensynta sikkerhet sett opp mot andre vurderingstemaer. I dette ligger også rollefordelingen mellom Samferdselsdepartementet (SD) og Luftfartstilsynet (LT). I tilfellet Gullknapp ser det ut til at flyfaglige råd fra Luftfartstilsynet ikke har blitt tilstrekkelig hensyntatt.

Statens havarikommisjon tilrår at Luftfartstilsynet som norsk luftfartsmyndighet, vurderer om dagens regelverk for tildeling av konsesjoner har vilkår som i tilstrekkelig grad ivaretar flysikkerheten.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/08T

Havarikommisjonen har i denne undersøkelsen gjennomgått de sikkerhetsmessige rammebetingelsene for aktivitetene på Arendal lufthavn Gullknapp, og funnet at overordnede beslutninger på systemnivå framstår å ha hatt negativ påvirkning på flysikkerheten.

Undersøkelsen har vist at kombinasjonen av økt flytrafikk og redusert tjenestenivå må anses å ha potensial til å redusere sikkerheten for fremtidige operasjoner ved flyplassen. Konsesjoner der det er gitt tillatelse til økt aktivitet synes ikke i tilstrekkelig grad å hensynta sikkerhet sett opp mot andre vurderingstemaer. I dette ligger også rollefordelingen mellom Samferdselsdepartementet (SD) og Luftfartstilsynet (LT). I tilfellet Gullknapp ser det ut til at flyfaglige råd fra Luftfartstilsynet ikke har blitt tilstrekkelig hensyntatt.

Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet, som har det overordnede ansvaret for rammebetingelsene i luftfartssektoren, vurderer om dagens regelverk for tildeling av konsesjoner har vilkår som i tilstrekkelig grad ivaretar flysikkerheten.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/09T

28. april 2023 traff et 1:2 skala ASG-29 modellseilfly en person i bakhodet etter at flyet skar ut under avgang på Rønneld modellflyplass ved Skjeberg. Vedkommende ble alvorlig skadet. Uklarheter i, og manglende forståelse for, de lokale sikkerhetsreglene bidro til ulykken.

Havarikommisjonen tilrår at Norsk luftsportsforbund (NLF) Modellflyseksjonen endrer kravet for utstedelse av modellflybevis til å inkludere en obligatorisk sjekk av kandidatens forståelse av sikkerhetsreglene for modellflygning.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/10T

Onsdag 28. Februar 2024 styrtet LN-OIJ, et Sikorsky S-92A helikopter operert av Bristow Norway AS i sjøen under SAR-trening. Besetningen hadde få utvendige visuelle referanser grunnet den mørke natten. Helikopteret fløy på autopilot (Automatic Flight Control System – AFCS) med SAR-funksjonen *Mark on Top* (MOT) engasjert. Når helikopteret nærmer seg hover, vil helikopterets nese heve seg når det senker hastigheten og høyden. Ved den aktuelle ulykken fortsatte nesen å heve seg. Nesestillingen hadde steget til 30° og helikopteret hadde begynt å fly baklengs da besetningen forsto at noe var galt og handlet. Sikorsky har forklart at helikopteret normal ikke skal få en høyere nesestilling enn 12–13° når MOT er valgt. Denne informasjonen kan hjelpe besetninger på S-92 helikoptre å gjenkjenne avvik under flygning med autopiloten, men informasjonen finnes ikke i helikopterets håndbok (Rotorcraft Flight Manual Supplement) hvor autopilotens forskjellige SAR-funksjoner omtales.

Statens havarikommisjon tilrår derfor at Sikorsky Aircraft Corporation umiddelbart sørger for at forventede verdier ved flygning med autopilot gjøres kjent for alle operatører, og at verdiene inkluderes i relevante håndbøker fra Sikorsky.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/11T

Ved befaring av en kraftlinje den 6. september 2021 kuttet LN-ORJ, et helikopter fra Heli-Team et fjordspenn over Gullsfjorden i Kvæfjord kommune. Vesterålskraft Nett AS' fjordspenn over Gullsfjorden var ikke merket, og selskapet hadde i 2010 sendt en henvendelse til Luftfartstilsynet om fritak for merking. Luftfartstilsynet konkluderte, uten særlig begrunnelse, med at fjordspennet ikke var til hinder for luftfart og henviste blant annet til at Statnetts fjordspenn lenger sør i fjorden var merket. Havarikommisjonen mener dette kan være en feilvurdering. At kun ett av to spenn er merket vil ytterligere kunne svekke synligheten av det umerkede spennet ved at fokus tas bort fra det umerkede spennet. Resultatet vil dermed kunne være økt risiko for sammenstøt med dette.

Statens havarikommisjon tilrår Luftfartstilsynet å revurdere sin konklusjon og vurdere om fjordspennet over Gullsfjorden likevel bør fysisk merkes.

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2024/12T

Ved befarings av en kraftlinje den 6. september 2021 kuttet LN-ORJ, et helikopter fra Heli-Team et fjordspenn over Gullsfjorden i Kvæfjord kommune. Fjordspennet over Gullsfjorden hadde blitt vurdert av Luftfartstilsynet for krav til fysisk merking. Luftfartstilsynet hadde konkludert med at det ikke var krav til merking og gitt fritak. Havarikommisjonen kan ikke se bort fra at det kan finnes andre luftfartshindre som har fått fritak på samme grunnlag, og har forespurt Luftfartstilsynet om det foreligger andre luftspenn med fritak. Havarikommisjonen har mottatt informasjon fra Luftfartstilsynet, om at det er foretatt en gjennomgang av vedtak som gjelder luftspenn som har fritak eller delvis fritak fra merkeplikt fra og med 2009.

Statens havarikommisjon tilrår Luftfartstilsynet å følge opp luftspenn som har fritak eller delvis fritak fra merkeplikt for å verifisere at disse er merket i henhold til forskrift 15. juli 2014 nr. 980 om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder.

Sikkerhetstilrådingar 2024 – Bane

Sikkerhetstilråding Bane nr. 2024/01T

Den 4. november 2022 kjørte et godstog inn i et jordskred ved Heskestad på Sørlandsbanen og sporet av. Jordskredet var utløst av store nedbørmengder i området, men Bane NOR SF hadde ikke innført beredskapstiltak. Bane NOR SFs værvakt har ansvar for å vurdere om værforholdene krever beredskapstiltak. Rollen som værvakt kombineres med andre sentrale funksjoner, og i en eskalerende vær-situasjon har værvakten derfor en rekke samtidige oppgaver.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF om å evaluere og eventuelt forbedre organiseringen av værberedskapen.

Sikkerhetstilråding Bane nr. 2024/02T

Den 4. november 2022 kjørte et godstog inn i et jordskred ved Heskestad på Sørlandsbanen og sporet av. Jordskredet var utløst av lokalt store nedbørmengder, men Bane NOR SF hadde ikke innført beredskapstiltak. Det forventes en økning i nedbørmengder i årene som kommer, og jernbaneinfrastruktur vil dermed ha økt risiko for å bli rammet av skred-, ras- og flomhendelser.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF om å evaluere og eventuelt forbedre metoden for å kartlegge og overvåke områder med risiko for vannutløste jordskred, i en tid med stadig økende nedbørintensitet.

Sikkerhetstilråding Bane nr. 2024/03T

Søndag 12. mars 2023 sporet LKAB Malmtrafik AB av med et malmtog i spor 4 på Narvik stasjon på Ofotbanen. Banen har stor betydning for regionens gruveindustri, for passasjer- og godstrafikk mellom Norge og Sverige, og er svært viktig i et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv. I avspøringsområdet hadde det over lengre tid vært krevende grunnforhold og kjente sporfeil, som økte avspøringsfaren, men Bane NOR SF hadde ikke lyktes i å utbedre disse permanent. Et større ombyggingsprosjekt på stasjonen i 2023–2025 var forventet å utbedre sporfeilene permanent, men prosjektet ble stanset på ubestemt tid av Bane NOR SF i februar 2024.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF vurdere de sikkerhetsmessige konsekvensene ved å stoppe arbeidet, og fremme eventuelle kompensierende tiltak.

Sikkerhetstilråding Bane nr. 2024/04T

28. mars 2023 skjedde en ulykke med personskader på Bybanens linje 2, da vogn 228 kjørte inn i endebutten på Fyllingsdalen terminal. Undersøkelsen har ikke påvist en klar årsakssammenheng mellom manglende opplæring i bruk av Variobahnvognene og den konkrete ulykken. Det er imidlertid avdekket et systemisk sikkerhetsproblem i organisasjonen når det gjelder manglende samsvar mellom omfang av opplæringspensum og tid tilgjengelig for gjennomføring. Dette kan ha bidratt til misforståelser om vognenes funksjonalitet og oppførsel under kjøring i forhold med lav adhesjon.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Tide Buss og Bane AS evaluere opplæringssystemet, og eventuelt foreta endringer, som sikrer at fremtidige elever når de oppsatte læremålene.

Sikkerhetstilråding Bane nr. 2024/05T

16. oktober 2023 kl. 2057, sporet tog 251 fra Vy Gjøvikbanen AS av ved Åneby stasjon på Gjøvikbanen. I forkant av avsporingen var en sporveksel byttet, men arbeidene var ikke ferdigstilt. Sporet var midlertidig lasket og ordinær trafikk gjenopptatt. Ulykken inntraff da to av laskene, som holdt sporet sammen, gav etter. Feil i montering og mangelfull oppfølging av de midlertidige laskene bidro til avsporingen.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF etablere prosesser som tydeliggjør ansvarsforhold, og sikrer kontroll og oppfølging av midlertidige lasker på driftsatt jernbane.

Sikkerhetstilråding Bane nr. 2024/06T

Den 11. september 2023 var tre personer i et arbeidslag og en gravemaskin nær ved å bli påkjørt av et godstog på Nordlandsbanen. En hovedsikkerhetsvakt hadde ansvar for totalt tre arbeidslag denne dagen. Hovedsikkerhetsvakten meldte til togekspeditøren at strekningen var klar for tog, men hadde glemt et arbeidslag som fremdeles befant seg i sporet. Hovedsikkerhetsvakter har ingen tekniske støttesystemer som kan forhindre slike situasjoner.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF utrede mulige tekniske barrierer som kan styrke sikkerheten ved arbeid i spor, slik at ikke en forglemmelse kan føre til at en strekning meldes klar for tog når det fremdeles befinner seg personell, utstyr eller kjøretøy i sporet.

Sikkerhetstilråding Bane nr. 2024/07T

Den 11. september 2023 var tre personer i et arbeidslag og en gravemaskin nær ved å bli påkjørt av et godstog på Nordlandsbanen. En hovedsikkerhetsvakt hadde ansvar for totalt tre arbeidslag denne dagen. Hovedsikkerhetsvakten meldte til togekspeditøren at strekningen var klar for tog, men hadde glemt et arbeidslag som fremdeles befant seg i sporet.

Betingelsene for arbeid i spor påvirkes av en rekke aktører og interesser, men ingen har det overordnede ansvaret for sikkerheten. Uforutsigbarheten ved arbeid i spor og mangelfulle systemer for å koordinere aktørene gir dårlige forutsetninger for å planlegge og gjennomføre arbeidet på en sikker måte.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å be Bane NOR SF om å etablere det overordnede prosessansvaret for arbeid i og ved spor.

Sikkerhetstilrådingar 2024 – Vei

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/01T

Møteulykken mellom en lastebil og en personbil på rv. 83 i Harstad kommune 3. januar 2023 oppstod som følge av at lastebilen fikk skrens og kom delvis over i motgående felt. Føreren av personbilen omkom. Føreren av lastebilen var lærling i en transportbedrift og hadde hatt førerkort for klasse C i 2 år da ulykken inntraff. Undersøkelsen har vist viktigheten av tilpasset kjøreatferd og hastighet på vinterføre. SHK mener at trafikksikkerheten kan økes ved at både den teoretiske og praktiske undervisningen knyttet til førerkortklasse C har en grundigere tilnærming til dette. Det er i lys av dette viktig at læreplanen gir tydelige føringer, som igjen kan gjenspeiles i teoribøker og undervisning, slik at elevene tilegner seg tilstrekkelig kompetanse innen området.

Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen reviderer læreplanen for førerkortklasse C slik at sikker kjøring på vinterføre vektlegges i større grad.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/02T

Utforkjøringsulykken på E18 ved Helland 18. januar 2023 oppstod som følge av at ambulansen mistet veigrepet og havnet utenfor veibanen i en driftsåpning i midtdeleren i et område med påkjøringsfarlige elementer. Driftsåpningen var ca. 40 meter lang og var en av totalt 39 identiske driftsåpninger på en ca. 52 km lang motorveistrekning. Driftsåpningene mangler rekkverk som absorberer energi ved kollisjon og utgjør en risiko for at kjøretøy kan komme over i motgående kjøreretning. Dagens krav i Vegnormal N101 tilsier at nød- og driftsåpninger i midtdeler utformes slik at de ikke kan innebære et faremoment for trafikantene.

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å kartlegge åpne driftsåpninger (uten lukkeanordninger i midtrekkverk) på sine motorveier klasse A, og utarbeide en risikobasert rangering av disse som grunnlag for tiltaksprioritering.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/03T

Utforkjøringsulykken på E18 ved Helland 18. januar 2023 oppstod som følge av at ambulansen kjørte utrykning med en for høy hastighet, spesielt sett i lys av at de rådende føreforholdene, og at dette medførte at ambulansen mistet veigrepet. Undersøkelsen har vist at i praksis vil en utrykningsfører som kjører på glatt føre med en ambulanse i klasse C1 hverken ha fått utrykningsspesifikk praktisk og veiledet kjøreopplæring ved glatte føreforhold eller opplæring i å kjøre utrykning med et kjøretøy med tilsvarende kjøreegenskaper som fører skal kjøre til daglig.

- A. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
- B. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
- C. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
- D. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/04T

Utforkjøringsulykken på E18 ved Helland 18. januar 2023 oppstod som følge av at ambulansen kjørte utrykning i en for høy hastighet, spesielt sett i lys av at de rådende føreforholdene, og at dette medførte at ambulansen mistet veigrepet. Ambulanseføreren var ung og med begrenset erfaring med utrykningskjøring og hadde hatt et lengre opphold i kjørepraksis. SHK mener at det er uheldig at føreren kjørte alene under de rådende føreforholdene, uten støtte eller oppfølging når det gjaldt fartsvalg i kjøreprosessen.

- A. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.
- B. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.
- C. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.
- D. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/05T

Utforkjøringsulykken på E18 ved Helland 18. januar 2023 oppstod som følge av at ambulansen kjørte utrykning i en for høy hastighet, spesielt sett i lys av de rådende føreforholdene, og at dette medførte at ambulansen mistet veigrepet. Sikkerhetsmarginene var ytterligere redusert som følge av at utrykningen foregikk med vinterdekk på bakhjulene som ikke oppfylte krav til mønsterdybde. Undersøkelsen har vist at Sykehuset i Vestfold HF manglet tilstrekkelige rutiner for å ivareta og kontrollere ambulansenes dekkutrustning, samt at flere andre helseforetak også manglet slike rutiner.

- A. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).
- B. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).
- C. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).
- D. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/06T

Utforkjøringsulykken på E18 ved Helland 18. januar 2023 oppstod som følge av at ambulansen kjørte utrykning i en for høy hastighet, spesielt sett i lys av de rådende føreforholdene, og at dette medførte at ambulansen mistet veigrepet. SHKs kartlegging har vist et mangfold av praksiser når det gjelder helseforetakenes sikkerhetsledelse av utrykningsvirksomheten, samt at helseforetakene har begrenset oppfølging av kjøreadferd og hastighet ved utrykningsoppdrag.

- A. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafiksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjer og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafiksikkerheten i virksomhetene.
- B. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafiksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjer og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafiksikkerheten i virksomhetene.
- C. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafiksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjer og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafiksikkerheten i virksomhetene.
- D. Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafiksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjer og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafiksikkerheten i virksomhetene.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/07T

Tretten bru kollapset 15. august 2022 etter å ha vært i drift i om lag 10 år. En ekstern gjennomgang av Statens vegvesens bruforvaltning og historikken for Tretten bru har identifisert flere områder for forbedring av sikkerheten. Statens vegvesen har lansert flere tiltak for å sikre at myndighet og kontrollutøvelse har tilstrekkelig kapasitet, kompetanse og uavhengighet, og rutiner som ivaretar erfaringsoppbygging ved bruk av nye materialtyper og metoder.

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomføre egne identifiserte tiltak:

- En gjennomgang av organisering, roller/ansvar, prosesser og regelverk/lovverk for prosjektering, kontroll og godkjenning.
- Regelverksutvikling/klargjøring knyttet til «duktilitet» og robusthet.
- Regelverksutvikling og beslutningsstruktur for nye konstruksjoner og materialvalg.
- Det gjøres avbøtende tiltak for mangler i dagens Brutus knyttet til loggføring og datauttrekk.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/08T

Tretten bru kollapset 15. august 2022 etter å ha vært i drift i om lag 10 år. En ekstern gjennomgang av Statens vegvesens bruforvaltning og historikken for Tretten bru har identifisert flere områder for forbedring av sikkerheten. Statens vegvesen har lansert flere tiltak for å sikre at nye og eksisterende bruer har et inspeksjons- og oppfølgingsregime som ivaretar drift og vedlikehold, og fanger opp eventuelle eksisterende feil og mangler.

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomføre egne identifiserte tiltak:

- Bruforvalters rolle i godkjenning av nødvendig godkjennings- og vedlikeholdsinformasjon tydeliggjøres, herunder å sikre at all nødvendig dokumentasjon for konstruksjonens levetidsforutsetninger må foreligge.
- Det etableres prosess og beredskap for gjennomføring av granskning og/eller oppfølging av funn der man avdekker at konstruksjoner kan inneholde konstruksjonsmessige feil og mangler, også disse som ikke kan avdekkes under inspeksjoner.
- Risikobasert etterkontroll av eksisterende bruer innarbeides i forvaltningsregimet som en systematisk etterkontroll i tillegg til inspeksjonsregimet.
- Innføring av FDV-system inklusive dokumentasjonssystem for bru ferdigstilles. Dokumentasjonssystem prioriteres og skal være ferdig i løpet av 2024.
- Det gjennomføres kompetanseheving på forvaltning og vedlikehold av trebruer.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/09T

Tretten bru kollapset 15. august 2022 etter å ha vært i drift i om lag 10 år. Brua førte fylkesvei 254 over E6 og Gudbrandsdalslågen. Etter brukollapsen var det innledningsvis uklart for Innlandet fylkeskommune hvem som «eide krisen» og hadde ansvaret for hendelsen, samt at det var usikkerhet rundt fylkeskommunens og Statens vegvesens mandat til å ta ulike beslutninger. Det er en forutsetning for god krisehåndtering at roller og ansvarsområder er tydeliggjort og avklart før en krise inntreffer.

Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet klargjør og etablerer veiaktørenes roller og ansvarsområder for krisehåndtering, sikkerhet og beredskap.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/10T

Tretten bru kollapset 15. august 2022 etter å ha vært i drift i om lag 10 år. Brua førte fylkesvei 254 over E6 og Gudbrandsdalslågen. Ressurser, kompetanse og systemer i Innlandet fylkeskommunes bruforvaltning hadde ikke betydning for kollapsen av Tretten bru. Havarikommisjonen mener likevel at fylkeskommunene ikke er i bedre stand enn Statens vegvesen til å avdekke og korrigere eventuelle svakheter i egen bruforvaltning og eget inspeksjonsregime, og påpeker derfor behovet for et eksternt tilsynsorgan.

Statens havarikommisjon tilrår Samferdselsdepartementet å gi Vegtilsynet myndighet til å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til fylkesveiinfrastrukturen er ivaretatt av fylkeskommunene.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/11T

Tretten bru kollapset 15. august 2022 etter å ha vært i drift i om lag 10 år. Vegdirektoratet framsto som passiv både i kontroll og godkjenning av prosjekteringsgrunnlaget for Tretten bru, samt i forbindelse med gjennomgangen av fagverksbruene i 2016 og de tilhørende sikkerhetskritiske funnene ved Tretten bru. Havarikommisjonen stiller spørsmål ved om kontroll- og myndighetsoppgaver innenfor bruområdet bør være en tilsynsoppgave som ligger utenfor Statens vegvesen. Havarikommisjonen er også usikker på om dagens organisering av myndighetsutøvelsen, hvor Myndighet og regelverk er organisert under Vegdirektoratet i Statens vegvesen, sikrer tilstrekkelig uavhengighet til å ta beslutninger av sikkerhetshensyn.

Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet utreder kontroll- og myndighetsoppgavene som er tillagt Statens vegvesen, og hvorvidt det er tilstrekkelig uavhengighet til å ta beslutninger av sikkerhetshensyn.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/12T

Tretten bru kollapset 15. august 2022 etter å ha vært i drift i om lag 10 år. Brua var prosjektert i løpet av en overgangsperiode mellom gammelt og nytt regelverk. I ettertid kan man kritisere alle parter for å ha valgt og akseptert et regelverk som viste seg å ha en alvorlig mangel. Det er uheldig at lovgivningen er så komplisert at det kan føre til usikkerhet og feil anvendelse hos myndigheter og brukere. Undersøkelsen har reist spørsmål om denne problemstillingen også kan være gjeldende i dag.

Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet avklarer og formidler til brukerne av regelverket, forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven i relasjon til prosjektering, kontroll og godkjenning av bruer. Herunder regelverkets rangordning og eventuelt regelverkets tilbakevirkende kraft for eksisterende konstruksjoner.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/13T

Møteulykken mellom en personbil og et vogntog på fv. 24 i Stange 27. april 2023 førte til at tre personer omkom og en person ble kritisk skadet. Undersøkelsen har vist at dersom veien hadde hatt forsterket midtoppmerking på stedet, kunne det bidratt til å gjøre føreren av personbilen oppmerksom på at bilen var på vei over i motsatt kjørefelt, slik at han kunne korrigert dette. Innlandet fylkeskommune hadde etablert forsterket midtoppmerking på fv. 24, men på grunn av veiens nærhet til boliger, og av hensyn til eventuell støy, ble det ikke etablert i området der ulykken skjedde. Veinormal N302 gir adgang til at det enkelte forvaltningsorgan kan bestemme hvilke steder det skal anlegges forsterket midtoppmerking, og undersøkelsen har vist at det er varierende praksis blant veiforvalterne på dette området. Forsterket midtoppmerking er et svært kostnadseffektivt trafiksikkerhetstiltak, og SHK mener det bør være tydeligere, kunnskapsbaserte føringer i N302, slik at tiltaket benyttes i størst mulig grad.

Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår kunnskaps- og erfaringsgrunnlaget og oppdaterer veinormal N302 slik at forsterket midtoppmerking blir et skal-krav, både ved etablering av ny vei og ved reasfaltering, der veibredde og fartsgrense ligger til rette for det.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/14T

Ulykken på E6 i Vuddudalen i Levanger 24. mai 2023 skjedde med et vogntog som fraktet flytende last (lignin). Vogntoget besto av en lastebil med tank og en tilhenger med tankcontainer. Tanken på tilhengeren hadde en fyllingsgrad på ca. 30 % av tankens volum, og tanken bestod av et stort, åpent rom. På en strekning med flere påfølgende kurver, og i en hastighet omkring fartsgrensen på stedet, kom ligninet i bevegelse slik at sidekreftene fikk tilhengeren til å velte. Undersøkelsen har vist at tanktilhengeren ikke hadde tilstrekkelig sikkerhetsnivå sett opp mot aktuell last. Det er ingen spesifikke krav til transport av væske som ikke er farlig gods (ADR) i forskrift om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).

Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å revidere bruksforskriften når det gjelder transport av flytende last for å redusere risikoen for velteulykker på vei.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/15T

Ulykka på fylkesveg 5210 i Bergen 31. juli 2023 skjedde då ein lastebil med heva kranarm køyrde inn i ei gangbru. Brua fall ned på førarhuset til lastebilen, og føraren omkom. Dette er den eine av to dødsulykker i 2023 der lastebilar med kran har køyrt inn i konstruksjonar over vegen. I tillegg har det vore hendingar med materielle skadar.

Standarden for lastebilkraner, NS-EN 12999, har krav om varsling av føraren dersom krana ikkje er i sikker posisjon før køyring. Undersøkinga har likevel vist at hendingane skjer med både gamle og nye lastebilar, og at varsling er ein sårbar barriere. Varslingssystemet kan manipulerast slik at ein kan bruke krana effektivt som arbeidsutstyr, eller tekniske feil kan oppstå. SHK meiner at ei form for fartssperre som tilleggsbarriere kan bidra til å forbetre tryggleiken.

Statens havarikommisjon tilrår kranimportøren Hiab Norway AS å initiere eit arbeid gjennom kranprodusentane sine for å forbetre NS-EN 12999 Loader Cranes ved å leggje til krav om fartsavgrensing som fysisk barriere mot køyring med heva kranarm.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/16T

Ulykka på fylkesveg 5210 i Bergen 31. juli 2023 skjedde då ein lastebil med heva kranarm køyrde inn i ei gangbru. Brua fall ned på førarhuset til lastebilen, og føraren omkom. Dette er den eine av to dødsulykker i 2023 der lastebilar med kran har køyrt inn i konstruksjonar over vegen. I tillegg har det vore hendingar med materielle skadar.

Standarden for lastebilkrane, NS-EN 12999, har krav om varsling av føraren dersom krana ikkje er i sikker posisjon før køyring. Undersøkinga har likevel vist at hendingane skjer med både gamle og nye lastebilar, og at varsling er ein sårbar barriere. Varslingssystemet kan manipulerast slik at ein kan bruke krana effektivt som arbeidsutstyr, eller tekniske feil kan oppstå. SHK meiner at ei form for fartssperre som tilleggsbarriere kan bidra til å forbetre tryggleiken.

Statens havarikommisjon tilrår Arbeidstilsynet som marknadskontrollstyresmakt for maskinar å vurdere og melde behov for forbetring av NS-EN 12999 Loader Cranes.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/17T

Ulykka på fylkesveg 5210 i Bergen 31. juli 2023 skjedde då ein lastebil med heva kranarm køyrde inn i ei gangbru. Brua fall ned på førarhuset til lastebilen, og føraren omkom. Dette er den eine av to dødsulykker i 2023 der lastebilar med kran har køyrt inn i konstruksjonar over vegen. I tillegg har det vore hendingar med materielle skadar.

Standarden for lastebilkrane, NS-EN 12999, har krav om varsling av føraren dersom krana ikkje er i sikker posisjon før køyring. Undersøkinga har likevel vist at hendingane skjer med både gamle og nye lastebilar, og at varsling er ein sårbar barriere. SHK ser behov for at eigarar av lastebilar med kran blir orienterte om moglegheiter for å innføre fartssperre som tilleggsbarriere i dei noverande køyretøya sine, då det går tid før nye krane kan bli leverte med krav til slik tryggleik.

Statens havarikommisjon tilrår Norges Lastebileier-Forbund (NLF) å rettleie lastebileigarar om moglegheiter for å omprogrammere kranbilane sine for å få til ei fartsavgrensing som fysisk barriere mot køyring med heva kranarm.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/18T

Ulykka på fylkesveg 5210 i Bergen 31. juli 2023 skjedde då ein lastebil med heva kranarm køyrde inn i ei gangbru. Brua fall ned på førarhuset til lastebilen, og føraren omkom. Dette er den eine av to dødsulykker i 2023 der lastebilar med kran har køyrt inn i konstruksjonar over vegen. I tillegg har det vore hendingar med materielle skadar.

Standarden for lastebilkrane, NS-EN 12999, har krav om varsling av føraren dersom krana ikkje er i sikker posisjon før køyring. Undersøkinga har likevel vist at hendingane skjer med både gamle og nye lastebilar, og at varsling er ein sårbar barriere. Ved årleg sakkunnig kontroll av krana blir varslinga sjekka, men dei ulike sakkunnige verksemdene har kontrollskjema som varierer når det gjeld både omfang og gjennomføring av varslingskontroll.

Statens havarikommisjon tilrår Arbeidstilsynet å følgje opp sertifiseringsordninga for sakkunnig kontroll for å sikre ein meir einskapleg og utvida kontroll av varslingsystem på lastebilkrane.

Sikkerhetstilråding vei nr. 2024/19T

Ulykka på fylkesveg 5210 i Bergen 31. juli 2023 skjedde då ein lastebil med heva kranarm køyrde inn i ei gangbru. Brua fall ned på førarhuset til lastebilen, og føraren omkom. Dette er den eine av to dødsulykker i 2023 der lastebilar med kran har køyrt inn i konstruksjonar over vegen. I tillegg har det vore hendingar med materielle skadar.

Standarden for lastebilkrane, NS-EN 12999, har krav om varsling av føraren dersom krana ikkje er i sikker posisjon før køyring. Undersøkinga har likevel vist at hendingane skjer med både gamle og nye lastebilar, og at varsling er ein sårbar barriere. Ved årleg sakkunnig kontroll av krana blir varsling sjekka, men løpande manglar blir ikkje fanga opp.

Utekontrollverksemda til Statens vegvesen kan i dag kontrollere om den årlege sakkunnige kontrollen er gjennomført. SHK meiner at dei òg bør ha moglegheit til å sjekke lyd- og lysvarsling for heva kranarm ved stikkprøvekontrollar, med bistand frå førar som har naudsynt kompetansebevis (G8). For at eventuelle avvik skal følgjast opp, må det vere ei ordning som kommuniserer avvik til Arbeidstilsynet.

Statens havarikommisjon tilrår utekontrollverksemda til Statens vegvesen å gjennomføre stikkprøvekontrollar av lyd- og lysvarsling for heva kranarm på lastebilar med kran, og dessutan informere Arbeidstilsynet om manglar som må følgjast opp med tilsyn.

Sikkerhetstilråding 2024 – Sjøfart

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/01T

Den 30. januar 2023 var snøkrabbebåten Hunter på fiskefeltet i Barentshavet, da en fisker under setting av krabbeteiner omkom etter fall over bord.

Undersøkelsen har vist at minimumskravene til redningsmidler ikke er i balanse med det som er risikoen i arbeidet som utføres. Det var ikke forsvarlig å benytte MOB-båten, og det var svake eller ingen absolutte myndighetskrav knyttet til bruk av redningsmidler ved arbeid på dekk. Det var heller ikke mulig å lokalisere fiskeren som hadde falt over bord.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å gjennomføre tiltak som sikrer balanse mellom krav til redningsmidler og de forventede arbeidsforhold for fiske etter snøkrabbe.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/02T

Den 30. januar 2023 var snøkrabbebåten Hunter på fiskefeltet i Barentshavet, da en fisker under setting av krabbeteiner omkom etter fall over bord.

Undersøkelsen har vist at arbeid på akterdekket ikke var sikret med fysiske barrierer mot fall over bord. Dette i kombinasjon med manglende sklisikring og bevegelig setteline økte risikoen for fall over bord.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å påse at rederiet Havøy Kystfiske AS etablerer barrierer slik at sannsynligheten for fall over bord reduseres.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/03T

Den 30. januar 2023 var snøkrabbebåten Hunter på fiskefeltet i Barentshavet, da en fisker under setting av krabbeteiner omkom etter fall over bord.

Undersøkelsen har vist at rederiets sikkerhetsstyringssystem ikke fungerte som en sikkerhetsbarriere da rederiet selv ikke etterlevde de forpliktelsene de hadde påtatt seg. Prosedyrebeskrivelsene hadde store mangler og risikovurderinger var enten ikke foretatt eller ikke tilstrekkelig objektivt utført.

Havarikommisjonen tilrår Havøy Kystfiske AS å gjennomføre tiltak i sikkerhetsstyringen for å oppnå trygge arbeidsplasser om bord på rederiets skip.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/04T

Den 30. januar 2023 var snøkrabbebåten Hunter på fiskefeltet i Barentshavet, da en fisker under setting av krabbeteiner omkom etter fall over bord.

Undersøkelsen har vist at Sjøfartsdirektoratets revisjoner ble gjennomført da fartøyet ikke var operativt bemannet slik retningslinjene for revisjon tilsa. Tilsynsmyndigheten fikk dermed ikke tilstrekkelig grunnlag for å avdekke språkproblemer og besetningens manglende kunnskap om skipets redningsmidler.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet i større grad å følge opp egne retningslinjer slik at skip som revideres er i den operative tilstand som er forventet under aktivt fiske når det gjennomføres revisjoner om bord.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/05T

Den 12. august 2023 falt en fisker over bord under fiske i Langfjorden, Finnmark.

Ulykken med fiskefartøyet Otterøy der en alenefisker havnet i vannet i forbindelse med setting av krabbeteiner, viser at fiskeren ville hatt større overlevelsessevne om en redningsaksjon hadde vært igangsatt ved tidlig varsling. Teinefiske innebærer en særlig risiko for å bli dratt over bord og følgelig er det viktig at varsling og redning igangsettes umiddelbart.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å innføre krav til innretning for varsling og igangsettelse av redningsaksjon ved fall over bord-ulykker som innbefatter alenefiskere.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/06T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge. Med mer enn 1 300 personer om bord fikk skipet en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenenes design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krenging, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. Tankdesignet er kritisk for sikker operasjon av motorene, men verftets designprosess sikret ikke at smøreoljetankene overholdt SOLAS-kravet for sikker operasjon under dynamisk krenging.

Statens havarikommisjon tilrår Fincantieri å gjennomgå og styrke designprosessen for å sikre at smøreoljetanker i fremtiden designes og bygges i samsvar med SOLAS-konvensjonen og klassereglene. Fincantieri tilrås også å undersøke om andre skip bygget ved samme verft kan ha smøreoljetanker som ikke oppfyller gjeldende regelkrav, og eventuelt iverksette nødvendige tiltak.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/07T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenenes design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krengeing, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. Tankdesignet er kritisk for sikker operasjon av motorene, men Lloyd's Register kontrollerte ikke etterlevelse av verken motorfabrikantens anbefalinger, SOLAS-regelverket eller LRs egne klasseregler.

Statens havarikommisjon tilrår Lloyd's Register å gjennomgå og styrke godkjenningsprosessen for å sikre at smøreoljetanker designes og bygges i samsvar med SOLAS-regelverket og klassereglene.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/08T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenenes design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krengeing, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. Tankdesignets faktiske begrensninger med hensyn til dynamiske krengevinkler eller samsvarende sjøforhold, var ikke beregnet. Mannskapet om bord på skipene hadde derfor ikke den sikkerhetskritiske informasjonen de trengte for å kjenne til grensene for sikker operasjon.

Statens havarikommisjon tilrår Wilhelmsen Ship Management i samarbeid med Viking Ocean Cruises å iverksette nødvendige tiltak for å sikre at skipene er i samsvar med SOLAS-regelverket gjennom beregning og innføring av operasjonsbegrensninger knyttet til dagens tankdesign, endring av tankdesignet, eller en kombinasjon av disse.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/09T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenens design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krengeing, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. Tankdesignets faktiske begrensninger med hensyn til dynamiske krengevinkler eller samsvarende sjøforhold, var ikke beregnet. Mannskapet om bord på skipene hadde derfor ikke den sikkerhetskritiske informasjonen de trengte for å kjenne til grensene for sikker operasjon.

Statens havarikommisjon tilrår Lloyd's Register å kreve at det iverksettes tiltak for å sikre at Viking Sky og søsterskipene er i samsvar med SOLAS-regelverket og LRs klasseregler gjennom beregning og innføring av operasjonsbegrensninger knyttet til dagens tankdesign, endring av tankdesignet, eller en kombinasjon av disse.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/10T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenens design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krengeing, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. Tankdesignets faktiske begrensninger med hensyn til dynamiske krengevinkler eller samsvarende sjøforhold, var ikke beregnet. Mannskapet om bord på skipene hadde derfor ikke den sikkerhetskritiske informasjonen de trengte for å kjenne til grensene for sikker operasjon.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å kreve at det iverksettes tiltak for å sikre at Viking Sky og søsterskipene er i samsvar med SOLAS-regelverket gjennom beregning og innføring av operasjonsbegrensninger knyttet til dagens tankdesign, endring av tankdesignet, eller en kombinasjon av disse.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/11T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenenes design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krenning, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. SOLAS-konvensjonen spesifiserer de dynamiske stampe- og rulleamplitudene som maskinen skal kunne operere trygt under. Verken SOLAS eller IACS UR M46 gir imidlertid entydig informasjon om perioden, varigheten eller bevegelsesmønsteret over tid som skal danne grunnlag for å kunne designe i henhold til regelverket, eller verifisere om dette er overholdt. Det finnes ingen teknisk veiledning eller industristandard for hvordan SOLAS-kravet skal følges i praksis.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å fremme et forslag for International Maritime Organization (IMO) om utarbeidelse av teknisk veiledning for hvordan SOLAS kapittel II-1 del C regel 26.6 skal følges i praksis.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/12T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenenes design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krenning, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. SOLAS-konvensjonen spesifiserer de dynamiske stampe- og rulleamplitudene som maskinen skal kunne operere trygt under. Verken SOLAS eller IACS UR M46 gir imidlertid entydig informasjon om perioden, varigheten eller bevegelsesmønsteret over tid som skal danne grunnlag for å kunne designe i henhold til regelverket, eller verifisere om dette er overholdt. Det finnes ingen teknisk veiledning eller industristandard for hvordan SOLAS-kravet skal følges i praksis.

Statens havarikommisjon tilrår Lloyd's Register å fremme et forslag for International Association of Classification Societies (IACS) om utarbeidelsen av teknisk veiledning for hvordan SOLAS kapittel II-1 del C regel 26.6 skal følges i praksis.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/13T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenenes design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krengeing, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. Viking Sky var ikke utstyrt med et typegodkjent elektronisk inklinometer som sendte avleste data til VDR, og det var heller ikke et krav. Krengevinkeldata fra fartøyets styringssystem for optimalisering av drivstofforbruk ble derfor brukt i undersøkelsen. Et elektronisk inklinometer som sender avleste data til VDR, vil kunne gi mer pålitelige data til bruk i sikkerhetsundersøkelser og dermed bidra til å bedre sikkerheten til sjøs.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å fremme et forslag for International Maritime Organization (IMO) om at inklinometerdata i samsvar med de tekniske kravene i resolusjon MSC.363(92) registreres i VDR for alle SOLAS-skip på 3 000 bruttotonn eller mer.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/14T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at smøreoljetankenenes design ikke var i samsvar med SOLAS II-1, del C, regel 26.6 og LR Class Rules del 5, kapittel 1, pkt. 3.7 om sikker operasjon under dynamisk krengeing, og heller ikke med motorfabrikantens anbefalinger. Rederiet har utarbeidet en ny prosedyre for smøreoljehåndtering med sikte på å opprettholde høyere smøreoljenivå. Det er usikkert om den reviderte prosedyren fullt ut løser sikkerhetsproblemet, da den ikke dokumenterer at de økte oljenivåene fører til overholdelse av SOLAS-regelverket, eller hvilke operasjonsbegrensninger som er knyttet til de økte oljenivåene. Mannskapet om bord på skipene har derfor ikke den sikkerhetskritiske informasjonen de trenger for å kjenne til grensene for sikker operasjon med hensyn til dynamiske krengevinkler eller samsvarende sjøforhold.

Statens havarikommisjon tilrår Wilhelmsen Ship Management å utarbeide og implementere en ny prosedyre for håndtering av smøreoljenivå, og å beregne og innføre tilhørende operasjonsbegrensninger, for å sikre sikker operasjon i samsvar med SOLAS-kravet og motorfabrikantens anbefalinger.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/15T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at overvåkingssystemet for nivået på smøreoljetankene var komplekst, og målingene som ble foretatt om bord var unøyaktige og upålitelige. Sensorrørets «as built»-offset, som representerer den faste avstanden fra bunnen av tanken til bunnen av sensorrøret, ble ikke dokumentert av verftet. Verftet tok ikke hensyn til utstysprodusentens anbefalte minimumsavstand mellom sensorrøret og sugerøret for olje. Det var også feil i 3D-modellen som ble brukt til å konvertere nivåmålingene til oljevolum for dieselgenerator 1 (DG1), noe som forårsaket en betydelig målefeil.

Statens havarikommisjon tilrår Wilhelmsen Ship Management i samarbeid med Viking Ocean Cruises å gjennomføre en systematisk og helhetlig gjennomgang av overvåkingssystemet for nivået på smøreoljetankene og sikre at skipene er utstyrt med et nøyaktig og pålitelig overvåkingssystem.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/16T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har vist at overvåkingssystemet for nivået på smøreoljetankene var komplekst, og målingene som ble foretatt om bord var unøyaktige og upålitelige. Sensorrørets «as built»-offset, som representerer den faste avstanden fra bunnen av tanken til bunnen av sensorrøret, ble ikke dokumentert av verftet. Verftet tok ikke hensyn til utstysprodusentens anbefalte minimumsavstand mellom sensorrøret og sugerøret for olje. Det var også feil i 3D-modellen som ble brukt til å konvertere nivåmålingene til oljevolum for dieselgenerator 1 (DG1), noe som forårsaket en betydelig målefeil.

Statens havarikommisjon tilrår Fincantieri å gjennomføre en systematisk og helhetlig gjennomgang av overvåkingssystemet for nivået på smøreoljetankene og iverksette nødvendige tiltak for å sikre at fremtidige skip er utstyrt med et tilstrekkelig nøyaktig og pålitelig eksternt overvåkingssystem for smøreoljetanker.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/17T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har avdekket flere design- og konfigurasjonsproblem knyttet til alarmsystemet i maskinkontrollrommet, som trolig har hatt negativ innvirkning på de vakthavende maskinistenes utførelse av sine oppgaver.

Statens havarikommisjon tilrår Wilhelmsen Ship Management i samarbeid med Viking Ocean Cruises å gjennomføre en operatørfokusert design- og konfigurasjonsgjennomgang av alarmsystemet i maskinrommet og å foreta nødvendige forbedringer.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/18T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk, forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Undersøkelsen har avdekket flere design- og konfigurasjonsproblem knyttet til alarmsystemet i maskinkontrollrommet, som trolig har hatt negativ innvirkning på de vakthavende maskinistenes utførelse av sine oppgaver. Alarmsystem for maskinkontrollrom på skip er ikke underlagt noen regulering som tilsvarer ytelsesstandardene for Bridge Alert Management (BAM), noe som betyr at design og konfigurasjon av mange av disse systemene, som alarmsystemet på Viking Sky og søsterskipene, ikke er optimal.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å fremme et forslag for International Maritime Organization (IMO) om at det utvikles en ytelsesstandard for alarmsystem i maskinkontrollrom på skip.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/19T

23. mars 2019 var Viking Sky mindre enn en skipslengde fra å grunnstøte under en storm i Hustadvika, Norge, med mer enn 1 300 personer om bord, da skipet fikk en blackout grunnet tap av smøreoljetrykk forårsaket av for lite smøreolje i motorenes sumptanker.

Gjenopprettingen etter blackouten var tidkrevende, og det tok 39 minutter å få begge fremdriftsmotorene i drift slik at skipet hadde nok kraft til å opprettholde en fart på mellom 1 og 5 knop. Det har vært vanskelig å forstå hvorfor det tok så lang tid før mannskapet begynte påfylling av olje, og hvorfor de strevde med å gjenopprette styring og fremdrift. Lydopptak fra maskinkontrollrommet kunne ha gitt verdifull innsikt og bidratt til å forstå samspillet i maskinkontrollrommet og de rådende sikkerhetsproblemene.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å fremme et forslag for International Maritime Organization (IMO) om å endre VDR-ytelsesstandarden til også å omfatte lydopptak fra maskinkontrollrommet.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/20T

Torsdag 14. september 2023 inntraff en ulykke med ro/ro-skipet Link Star som lå fortøyd i Trondheim havn. Et besetningsmedlem falt ned fra en palleheis og omkom da vedkommende returnerte til skipet etter å ha fått signert lastdokumenter.

Undersøkelsen har vist at det ikke var andre effektive måter å få overlevert lastdokumentene fysisk på enn å sette ut landgangen, gå fra lastedekk opp til fribordsdekk via ledere, og videre akter mot styrehuset hvor landgangen var lokalisert. Dette medførte at besetningen benyttet palleheisene som ferdselsvei, og at arbeidsmetoden ble akseptert ved at man var «forsiktig». Dersom arbeidsmetoden for signering av lastdokumenter ikke endres, vil det være en sannsynlighet for at palleheisen og sideluken fortsatt vil benyttes som ferdselsvei og at en tilsvarende ulykke kan skje igjen.

Statens havarikommisjon tilrår Norwest Ship Management AS å endre arbeidsmetode for signering av lastdokumenter for å hindre bruk av palleheis til persontransport.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/21T

Tirsdag 30. mai 2023 var skyssbåten Toja på vei fra KV Bjørnøya i Tomrefjorden til Vard Langsten verft, med ni personer om bord, da fartøyet begynte å ta inn vann og raskt gikk ned sør-vest for Molde. Alle om bord havnet i sjøen, men ble senere reddet.

Etter ca. 12 minutter klarte en av de nødstilte å ringe 113 med mobiltelefon mens de lå i sjøen. Dette gjorde at posisjonskoordinatene ble kjent for nødetatene og HRS, men koordinatene ble ikke videreformidlet til Kystradio Sør. Dette medførte blant annet at Kystradioen lenge var usikre på hvor de nødstilte befant seg. De fikk derfor ikke effektivt nok ledet ressursene som var tilgjengelig via VHF kanal 16 mot de nødstilte. Havarikommisjonen mener måten HRS og Kystradio Sør kommuniserte på via logg og muntlig ikke var robust nok for deling av kritisk informasjon, og at dagens system vil kunne føre til at viktig informasjon blir forsinket. En tettere organisering mellom HRS og Telenor Kystradio kunne trolig vært en forbedring med tanke på deling av kritisk informasjon.

Statens havarikommisjon tilrår Hovedredningssentralen i samarbeid med Telenor Kystradio å gjennomføre tiltak for å sikre effektiv deling av kritisk informasjon mellom de to aktørene.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/22T

Tirsdag 30. mai 2023 var skyssbåten Toja på vei fra KV Bjørnøya i Tomrefjorden til Vard Langsten verft, med ni personer om bord, da fartøyet begynte å ta inn vann og raskt gikk ned sør-vest for Molde. Alle om bord havnet i sjøen, men ble senere reddet.

Slik samhandlingen mellom nødetatene er organisert i dag finnes det ikke ett entydig system for deling av kritisk informasjon mellom de ulike nød- og redningsinstansene. I dette tilfellet medførte det at kritisk informasjon om hvor de nødstilte befant seg ikke kom tidlig nok frem til redningsressurser i umiddelbar nærhet. Dette kunne i verste fall medført at flere av personene i sjøen hadde omkommet som følge av ulykken. Flere var allerede kritisk nedkjølt etter tiden i sjøen. Havarikommisjonen mener det er uheldig at det benyttes to systemer for redning på sjøen; maritim VHF og Nødnett, spesielt når Telenor Kystradio, som kommuniserer med alle ressursene til sjøs, ikke har tilgang på Nødnett. Det er avgjørende for fremtidige søk- og redningsoppdrag at systemene videreutvikles, og at man ikke baserer seg kun på muntlig overføring av kritisk informasjon.

Statens havarikommisjon tilrår Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, i samarbeid med Politidirektoratet og Helsedirektoratet, å videreutvikle eksisterende systemer for å ivareta effektiv deling av kritisk informasjon mellom de ulike redningsinstansene.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/23T

Tirsdag 30. mai 2023 var skyssbåten Toja på vei fra KV Bjørnøya i Tomrefjorden til Vard Langsten verft, med ni personer om bord, da fartøyet begynte å ta inn vann og raskt gikk ned sør-vest for Molde. Alle om bord havnet i sjøen, men ble senere reddet.

Da flåten ikke hadde hydrostatisk utløser, og var stroppet fast til styrehustaket, løste den seg ikke ut da fartøyet sank. Tilgang til flåte vil øke sannsynligheten for å bli oppdaget tidligere, i tillegg til at overlevelsessevnen vil øke betraktelig. Studier som har undersøkt overlevelsessjanse for personer som har havnet i vann i vinter- og sommertemperaturer viser at med 10 grader i vannet skulle det ikke vært mulig å overleve så lenge i det kalde vannet uten annen bekledning og andre redningsmidler enn flytevest. 12-pax forskriften gjør unntak for krav til flåte i sommerhalvåret (1. april–30. september) for fartsområde 2 eller mindre. Det er store variasjoner i sjøtemperatur i Norge, men uansett er temperaturen relativt lav året rundt, slik at overlevelsessevnen vil være begrenset dersom man først havner i sjøen.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å endre unntakskravet i 12-pax forskriften § 16 andre ledd, ved å stille krav til flåte også for fartsområde 2, og at et eventuelt unntak fra flåte bør erstattes med sikkerhetstiltak som gjenspeiler faren ved å havne i sjøen hele året.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/24T

Tirsdag 30. mai 2023 var skyssbåten Toja på vei fra KV Bjørnøya i Tomrefjorden til Vard Langsten verft, med ni personer om bord, da fartøyet begynte å ta inn vann og raskt gikk ned sør-vest for Molde. Alle om bord havnet i sjøen, men ble senere reddet.

En viktig forutsetning for å kunne overleve etter et forlis, er rask varsling og at posisjonen til fartøyet er kjent. I dette tilfellet ble ikke distressknappen benyttet, og det var ingen andre tilgjengelige sporingsmidler om bord, som fri-flyt satellitt nødpeilesender (EPIRB), radartransponder (Radar-SART) eller AIS-transponder. Det er ikke krav til disse sporingsmidlene i det aktuelle fartsområdet, jf. 12-pax forskriften §§ 13–14, men ved å benytte noen av disse sporingsmidlene vil redningsressursene ha betydelig bedre forutsetninger for å lokalisere nødstilte.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å gjøre nødvendige endringer i 12-pax forskriften §§ 13–14, så sporingsmidler tilsvarende kravet for fartsområde 4 blir et krav for alle fartsområder.

Sikkerhetstilråding sjøfart nr. 2024/25T

Tirsdag 30. mai 2023 var skyssbåten Toja på vei fra KV Bjørnøya i Tomrefjorden til Vard Langsten verft, med ni personer om bord, da fartøyet begynte å ta inn vann og raskt gikk ned sør-vest for Molde. Alle om bord havnet i sjøen, men ble senere reddet.

Mange virksomheter anser seg ikke som et rederi selv om det benyttes båt til persontransport som en del av virksomheten. Bevisstheten rundt bruk av fritidsbåter i yrkessammenheng er ikke tilstrekkelig. Dette gjelder spesielt virksomheter som hovedsakelig har andre tjenester enn det å transportere passasjerer som hovedaktivitet, og de er dermed ikke kjent med hvordan det er å operere som et rederi.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å iverksette tiltak som øker bevisstheten hos aktører som benytter fritidsbåter som yrkesfartøy, slik at fartøyene som benyttes oppfyller gjeldende regelverk.

Tryggingstilråding sjøfart nr. 2024/26T

Tysdag 12. desember 2023 var fiskefartøyet Iselin, med ein skipper og ein fiskar, ute for å dra garn på LoppHAVET. Då skipperen fekk flaggbøya om bord, plasserte han denne bak ryggen. Fiskarane forsøkte saman å dra inn tauet, men motstanden blei for stor, og skipperen som hadde flaggbøya bak ryggen, blei dregen ut i sjøen. Skipperen hadde ikkje arbeidsflytevest eller anna flyteplagg på seg.

Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip stiller krav om bruk av arbeidsflytevest eller flyteplagg ved arbeid på utsett dekk. Det er uklart kva som er definert som eit utsett dekk, og kravet kan derfor tolkast som valfritt avhengig av om fiskaren meiner arbeidsdekket sitt er utsett eller ikkje.

Havarikommisjonen tilrår Sjøfartsdirektoratet å presisere krava i forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip § 9-5 om bruk av flytemiddel ved arbeidsoperasjonar på utsett dekk for fiskefartøy, slik at krava tek omsyn til risikoen for fall over bord, med tanke på både arbeidsoperasjon og utforminga av dekket.

Sikkerhetstilråding 2024 – Forsvaret

Sikkerhetstilråding Forsvaret nr. 2024/01T

Hendelsen som forårsaket nedkjøling av tre vernepliktige 21. januar 2023 oppstod da soldatene ble sittende for lenge i en kaldkulp på Råholt bad under en øvelse. Undersøkelsen har vist at øvelsen ble gjennomført på tilsvarende måte under ledelse av forrige kompanisjef. Kompaniet hadde ikke stillinger for å danne et ledelsesteam, slik OMT forutsetter. Samspillet mellom offiser og spesialist var fraværende, samt at kompanisjefen måtte utøve alle rollene i lederteamet. Dette gjaldt også ledelsen for Garnisonsavdelingen. SHK mener at bemanningen og kompetansen til personellet i alle Forsvarets avdelinger må samsvare med aktiviteter og ansvarsområder.

Statens havarikommisjon tilrår at Forsvaret gjennomgår stillingsstrukturen med tilhørende kompetansekrav slik at personellets sikkerhet blir ivaretatt.

Sikkerhetstilråding Forsvaret nr. 2024/02T

Hendelsen som forårsaket nedkjøling av tre vernepliktige 21. januar 2023 oppstod da soldatene ble sittende for lenge i en kaldkulp på Råholt bad under en øvelse. Undersøkelsen har vist at det var utfordrende for kompaniet å planlegge øvelsen tilstrekkelig, blant annet som følge av manglende balanse mellom oppgaver og ressurser. Den nasjonale sikkerhetspolitiske situasjonen høsten 2022 medførte også at kompaniet fikk pålagt ytterligere oppgaver, ca. tre måneder før øvelsen. Kompaniet valgte likevel å gjennomføre øvelsen, med bakgrunn i kompaniets erfaring med øvelsens positive effekt på de vernepliktige soldatene.

Statens havarikommisjon tilrår at Forsvaret sikrer at risiko kartlegges og tiltak iverksettes, når underavdelinger pålegges flere oppgaver eller blir fratatt ressurser, slik at personellets sikkerhet blir ivaretatt.

Sikkerhetstilråding 2024 – Taubane

Sikkerhetstilråding TAU nr. 2024/01T

6. januar 2024 falt et lite barn ut av stolheisen Knetta i alpinanlegget til SkiStar Norge AS, avd. Trysilfjellet. Barnet reiste i følge med en foresatt og et eldre søsken. Ved påstigning kom ikke barnet helt opp i heisstolen og den foresatte forsøkte å holde det fast. På et tidspunkt var det ikke mulig å holde lenger og barnet falt ned fra ca. 14 meters høyde. SkiStar Trysil har ikke i tilstrekkelig grad risikovurdert aktiviteten med transport av barn under 140 cm i stolheis.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å påse at SkiStar Norge AS, avd. Trysilfjellet, som en del av sin sikkerhetsstyring, behandler risikoen knyttet til transport av små barn i stolheis.

Sikkerhetstilråding TAU nr. 2024/02T

23. januar 2024 falt to små barn ut av stolheisen Lodge Ekspress i alpinanlegget til SkiStar Norge AS, avd. Hemsedal Skisenter. Barna deltok på skiskole med åtte barn og en skilærer. De to barna kom ikke ordentlig opp i heisstolen, og skilæreren forsøkte å holde fast i barna. Skilæreren mistet til slutt grepet og barna falt ned fra ca. 10 meters høyde. Skisenteret har ikke i tilstrekkelig grad risikovurdert aktiviteten med transport av barn under 140 cm i stolheis.

Statens havarikommisjon tilrår Statens jernbanetilsyn å påse at SkiStar Norge AS, avd. Hemsedal Skisenter, som en del av sin sikkerhetsstyring, behandler risikoen knyttet til transport av små barn og grupper av små barn i stolheis.