



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ÅRSREDOVISNING

RÄKENSKAPSÅRET 2010

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	VERKSAMHETENS INRIKTNING	3
1.1	UPPGIFTER.....	3
1.2	VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER.....	4
1.3	SÄRSKILT UPPDRAG UNDER 2010.....	4
2	RESULTATREDOVISNING.....	4
2.1	VERKSAMHET	4
2.2	VERKSAMHETSUTVECKLING	5
2.2.1	Civil luftfart	5
2.2.2	Civil sjöfart.....	12
2.2.3	Spårbunden trafik	14
2.2.4	Militär verksamhet.....	17
2.2.5	Annan verksamhet	18
2.2.6	Internationella utredningar.....	20
2.2.7	Internationell verksamhet.....	21
2.2.8	Kompetensförsörjning.....	22
2.2.9	Effektivitet och god hushållning	26
2.2.10	Intäkter och kostnader.....	34
3	FINANSIELL REDOVISNING.....	40
3.1	RESULTATRÄKNING	40
3.2	BALANSRÄKNING	41
3.3	TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER	42
3.4	SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER.....	49

Statens haverikommissionens årsredovisning för räkenskapsåret 2010

1 VERKSAMHETENS INRIKTNING

1.1 UPPGIFTER

Statens haverikommission (SHK) inrättades den 1 juli 1978 med uppgift att undersöka allvarliga civila och militära flygolyckor. En översyn av SHK:s verksamhet ledde fram till att SHK fr.o.m. den 1 juli 1982 fick utredningsansvaret för alla olyckor och tillbud inom den civila luftfarten.

SHK:s uppgifter utökades fr.o.m. den 1 juli 1990 (prop. 1989/90:104, bet. 1989/90:TU 23, rskr. 1989/90:265). SHK fick då också ansvaret för att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom sjöfart, spårbunden trafik och annan verksamhet.

SHK:s uppgifter inskränktes något fr.o.m. den 1 april 2006 (prop. 2005/06:12, bet. 2005/06:TU7, rskr 2005/06:143). SHK ska endast undersöka allvarliga olyckor och tillbud till sådana olyckor som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte ska ha luftvärdighetsbevis, om en sådan undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt. Om händelsen berör ett svenskt luftfartyg men händelsen inträffat utomlands ska en undersökning göras endast, om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium händelsen inträffade.

SHK:s uppgifter på området spårbunden trafik utökades fr.o.m. den 1 juli 2007 (prop. 2006/07:45, 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199). Sådana olyckor ska undersökas om de orsakats av antingen kollisioner mellan spårfordon eller av urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem har blivit allvarligt skadade eller spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro. Transportstyrelsen utreder inte längre några olyckor på området spårbunden trafik enligt den nya lagstiftningen och SHK kan inte heller överlåta åt styrelsen att göra en undersökning.

Syftet med SHK:s undersökningar är att

- så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till händelsen som skador och effekter i övrigt,
- ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser,
- ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

1.2 VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER

Verksamheten regleras av Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr. 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG, lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LOU), förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission. Statens haverikommission har i regleringsbrevet för budgetåret 2010 undantagits från kravet att lämna delårsrapport enligt 8 kap förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

1.3 SÄRSKILT UPPDRAG UNDER 2010

Den 14 april 2010 uppdrog regeringen åt Statens haverikommission att företräda Sverige i en internationell undersökningskommission med anledning av förlisningen av det sydkoreanska örlogsfartyget Cheonan den 26 mars 2010. Undersökningskommissionen utgav i september 2010 en rapport över undersökningen. Statens haverikommission ingav i enlighet med regeringens beslut i december 2010 till Regeringskansliet en skriftlig redovisning av erfarenheterna av det svenska deltagandet i den internationella undersökningskommissionen.

2 RESULTATREDOVISNING

2.1 VERKSAMHET

Mål och återrporteringskrav

Mål

Handläggningstiden för haveriutredningar ska begränsas till högst tolv månader.

Återrporteringskrav

Antalet inkomna och avgjorda ärenden respektive antalet inledda och avslutade undersökningar ska redovisas.

SHK ska redovisa och kommentera handläggningstiden för utredningar under den senaste treårsperioden. Kommentarer ska lämnas för de fall där målet inte uppnåtts.

Återrportering

SHK:s redovisning av verksamheten är indelat enligt följande: civil luftfart, civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet.

SHK har valt att fullgöra återrporteringen genom att först redovisa statistik från varje område avseende de tre senaste åren och att därefter för varje område kommentera olycksorsaker, rekommendationer och andra förhållanden av intresse för målets uppfyllande. Statistik presenteras för varje område i tre tabeller. Tabell 1 innehåller antalet inkomna och avgjorda ärenden samt ingående och utgående balans. Tabell 2 redovisar antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av undersökning, antalet delegerade ärenden, antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken fastställts. På verksamhetsområdet spår-

bunden trafik kan fr.o.m. den 1 juli 2007 ärenden inte längre delegeras. Tabell 3 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

SHK vill i sammanhanget peka på att tillbud inte särredovisas. Anledningen är främst att det ofta är en slump om en händelse får sådana konsekvenser att den enligt lagstiftningen ska bedömas som olycka eller tillbud. I många fall finns det vid en mindre olycka också omständigheter som gör att det samtidigt är fråga om ett tillbud till en större, allvarlig olycka. Det avgörande för om händelsen ska utredas bör enligt SHK:s mening hellre vara den potentiella risken för allvarlig olycka.

Rekommendationerna redovisas med angivande av antalet under året avgivna, genomförda/ej genomförda rekommendationer samt med utgående och ingående balans med hänsyn till kvarvarande öppna rekommendationer vid årets slut respektive början. En rekommendation anses vara genomförd om syftet med rekommendationen har uppfyllts även om säkerhetsmyndigheten har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK föreslagit. Att rekommendationen inte genomförs innebär att säkerhetsmyndigheten har tagit slutlig ställning och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av rekommendationen eller att tillsynsmyndigheten inte lämnat någon redogörelse alls inom den föreskrivna tiden.

2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING

2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. Ärenden

År	2008	2009	2010
Ingående balans	20	33	30
Nyinkomna ärenden	198	186	166
Avgjorda ärenden	185	189	174
Utgående balans	33	30	22

Tabell 2 a. Inledda undersökningar

Kategori	2008		2009		2010	
	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.
Stora fpl ¹	4	–	8	–	9	–
Flermotoriga lätta fpl	1	–	2	–	–	–
Enmotoriga fpl	7	2	2	–	3	–
Sjöflygplan enmotoriga	4	–	–	–	1	–
Helikoptrar	1	–	3	–	3	–
Gyroplan	–	–	–	–	–	–
Segelflygplan	3	5	1	5	–	2
Ultralätta fpl	1	–	–	–	–	–
Ultralätta sjöfpl	–	–	–	–	–	–
Hängglidare	–	–	–	–	–	–
Ballonger	–	–	–	–	–	–
Flygskärmar	–	–	–	–	–	–
Summa	21	7	16	5	16	2

Tabell 2 b. Slutrapporter

	2008	2009	2010
Stora fpl ¹	2	6	8
Flermotoriga lätta fpl	–	–	2
Enmotoriga fpl	3	7	5
Sjöflygplan	2	3	–
Helikoptrar	5	2	–
Gyroplan	–	–	–
Segelflygplan	–	3	1
Ultralätta fpl	–	1	–
Ultralätta sjöfpl	–	–	–
Hängglidare	–	–	–
Ballonger	–	–	–
Flygskärmar	–	–	–
Summa	12	22	16
Sannolik olycks- orsak fastställd	12	21	15

¹ Med stora flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

Tabell 3. Rekommendationer

År	2008	2009	2010
Ingående balans	12	20	18
Avgivna	15	23	30
Genomförda	7	22	35
Ej genomförda	–	3	7
Utgående balans	20	18	6

Den svenska lagstiftningen inom luftfartsområdet har sin grund i flera internationella överenskommelser och regelverk. När det gäller olycksutredningar på luftfartsområdet är det främst Chicagokonventionens Annex 13 och EU:s säkerhetsdirektiv 94/56/EG, som under 2010 fram till den 2 december i stor omfattning styrte vilka luftfartsolyckor och luftfartstillbud som skulle undersökas. Direktivet 94/56/EG upphävdes den 2 december 2010 och ersattes av Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr. 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart.

EU-förordningen gäller endast haverier och tillbud med luftfartygstyper som certifierats av den europeiska luftfartsmyndigheten European Aviation Safety Agency (EASA). I tillämpningsområdet ingår inte händelser med luftfartyg inom statsluftfarten, dvs. militära luftfartyg eller luftfartyg som används inom tull, kustbevakning och polis etc. Utanför området faller också händelser med ett antal äldre luftfartygstyper som inte certifierats av EASA.

Haverier och tillbud med luftfartyg som inte faller inom EU-förordningens tillämpningsområde ska även i fortsättningen utredas enligt bestämmelserna i LUO. Detta innebär att det för utredning av luftfartshändelser uppkommit två olika kategorier utredningar för vilka olika regelsystem gäller. De största skillnaderna gäller reglerna avseende sekretess i utredningarna och avseende information och stöd till offren för flygolyckor och deras anhöriga.

SHK har under hela 2010 inom utredningsområdet civil luftfart haft fyra anställda utredare, varav en på halvtid (halvt sjukpensionerad). En av de anställda har varit helt sjukskriven under större delen av året. I mitten av augusti anställdes en femte utredare. Då nya resurser erhöles under 2010 påbörjades rekrytering av två nya utredare varav en vikarie. I slutet av året anställdes den sjätte utredaren. Vikariatet har inte hunnit tillsättas under 2010.

Vid ingången av 2010 fanns 30 ärenden i balans. Under året inkom 166 anmälningar om inträffade händelser. Av dessa inledde SHK utredning i 16 fall och delegerade därutöver två fall till Segelflygförbundet. Under 2008 och 2009 var antalet 21 inledda och 7 delegerade respektive 16 inledda och fem delegerade.

Härutöver inkom fyra notifieringar om händelser utomlands som utreds av respektive lands utredningsmyndighet (se under avsnitt 2.2.6).

Antalet inkomna och avgjorda ärenden ligger något lägre än 2009 och 2008 efter en markant ökning 2007. Antalet inledda utredningar ligger kvar på 2009 års nivå och är något lägre än 2008. Balansen av luftfartsärenden har under året minskats med ca 25 procent i förhållande till 2009 och 2008.

Förskjutningen mot en större andel undersökningar inom yrkesmässig luftfart som började under 2006 har fortsatt. Av de under 2010 påbörjade 16 utredningarna avser inte mindre än

12 yrkesmässig luftfart och endast fyra privat luftfart. Inom den yrkesmässiga luftfarten med stora flygplan har nio nya undersökningar inletts. Härtill kommer undersökning av två olyckor inom yrkesmässig helikopter verksamhet. En olycka vid yrkesmässig flygning inträffade under skolning med ett mindre flygplan.

De under året påbörjade utredningarna avseende den tunga luftfarten med stora flygplan avser i princip alla incidenter utan allvarliga skador på vare sig passagerare, besättningar eller flygplan även om det i vissa fall funnits en betydande risk för en allvarlig olycka. Den uppenbara risken att en incident inom den yrkesmässiga trafiken utvecklas till en mycket allvarlig olycka med många passagerare som offer innebär att det finns ett betydande intresse av att ta reda på orsakssambanden m.m. bakom dessa incidenter. Enligt gällande lagstiftning ska SHK även utreda tillbud till allvarliga olyckor.

De under året inledda undersökningarna gäller alla olika typer av händelser. De olika fallen rörande yrkesmässig trafik avser ett manöverproblem vid start till följd av påverkan av avisningsvätska, en avåkning av banan till följd av ett motorhaveri i samband med start på Arlanda, förlust av en täckplåt på fenan under flygning mellan Frankrike och Sverige, ett kollisionstillbud i luften sydväst om Östersund mellan ett SAS-flygplan och ett flygplan från Finnair, ett kollisionstillbud mellan ett flygplan och en grupp fallskärmshoppare under en uppvisning på Gärdet i Stockholm, ett tryckfall i kabinen under flygning, en andreförare som drabbades av akut sjukdom under flygning, ett fall i vilket flygplanets navigationssystem slutade att fungera under flygning samt slutligen ett fall där en rote JAS 39 Gripen fick klaring att passera ett område där skjutövning pågick utan att trafikledningen kände till detta. Båda helikopterhaverierna inträffade under nödträning.

Av de under året påbörjade utredningarna avseende privatflyg kan nämnas en dödsolycka i Linköping med ett privatflygplan där föraren förlorade kontrollen i samband med start. Vid de tre andra olyckorna omkom ingen. Olyckorna avsåg en misslyckad landning på Älvsbyns flygplats, ett motorstopp före landning med ett sjöflygplan utanför Gällivare och en helikopter som kolliderade med vattenytan i dålig sikt vid Ornö i Stockholms skärgård.

Under året har 16 rapporter lämnats, vilket är en minskning med 6 från föregående år men en ökning med fyra i förhållande till 2008.

Av de avgivna rapporterna avsåg tio händelser inom yrkesmässig luftfart och sex olyckor med privatflygplan, varav en händelse avsåg ett segelflygplan.

Av de under året avslutade utredningarna bör särskilt nämnas en utredning rörande en olycka i Falsterbo den 26 oktober 2006 då ett CASA-flygplan från Kustbevakningen förlorade ena vingen vilket ledde till ett totalhaveri. Hela besättningen på fyra personer omkom. Efter en mycket omfattande och komplex utredning kunde SHK slutligen finna att vingbrottet, som inträffade på grund av materialutmattning längs ett nitförband i vingen, orsakades av ett otillräckligt underhållssystem med avseende på kontroll av utmattningssprickor i flygplanet. Bidragande till sprickbildningen var en olämplig konstruktion av vingens infästning i flygplanskroppen. Utredningstiden var 41 månader.

En annan rapport som särskilt bör nämnas är en undersökning av en händelse den 9 november 2008 i luftrummet nära Sturups flygplats i Skåne. Utredningen omfattar två från varandra skilda tillbud vid en flygning och inom samma händelseförlopp. Det ena tillbudet avsåg en förlust av kabintryck och det andra ett separationsunderskridande. När flygplanet på grund av tryckfallet tvingades att snabbt gå ner till lägre höjd kom det under nedfärden för

nära annan trafik. SHK:s utredning visade att det första tillbudet orsakades av brister i flygplanets luftkonditioneringssystem med avseende på automatisk avstängning och det andra tillbudet orsakades av bristande samordning mellan flygledarna. Bidragande var också att radiokommunikationen mellan luftfartyget och flygledningen inte genomfördes på ett korrekt sätt. Utredningstiden var 28 månader.

Ytterligare en rapport som bör redovisas rör en händelse den 28 november 2008 då ett österrikiskt charterflygplan var nära att kollidera med sändarmasterna i Nacka under radarledd inflygning till Bromma flygplats. Tillbudet orsakades av att förarnas arbetsuppgifter inte kom att prioriteras och fördelas på ett ändamålsenligt sätt under inflygningen. Utredningstiden var 18 månader.

Slutligen bör en rapport rörande en olycka den 8 augusti 2008 nämnas. Ett tvåmotorigt privatflygplan med fyra personer ombord drabbades av motorstopp på den ena motorn kort efter start från Bromma flygplats. Föraren lyckades inte ta sig tillbaka till flygplatsen utan tvingades nödlanda i ett skogsparti i Vällingby. Flygplanet, som till stora delar var byggt i kolfiberkomposit, började brinna vid nedslaget. De tre passagerarna kunde själva lämna flygplanet. Föraren satt fast och fick hjälpas loss av tillskyndande vittnen till olyckan. Motorn stannade på grund av ett fel i en magnetventil i propelleromställningssystemet. Utredningstiden var 28 månader.

I utredningen fick SHK anledning att särskilt uppmärksamma riskerna med kolfiberkomposit. Förutom skarpkantade vrakdelar medför sönderslagen komposit risk för fria styva och vassa armeringsfibrer som lätt kan penetrera huden och även komma in i lungorna med inandningsluften. Kolfiber är inte toxiskt i sig själv, men kan föra med sig ohälsosamma partiklar. Riskerna förstärks också i hög grad i samband med brand då mycket små partiklar frigörs, vilka vid inandning kan ge besvär och sjukdomstillstånd som kan jämföras med de mer kända hälsoriskerna som finns vid inandning av asbestfibrer eller stendamm.

Räddningstjänsten hade allmän kännedom om de risker som finns med kompositmaterial ur personskadesynpunkt, men det saknades anpassade rutiner för att undvika konsekvenserna av kontakt med sådana ämnen. Detta ledde till att brandpersonalen bl.a. inte använde andningsskydd m.m. i full utsträckning på och invid själva brandplatsen.

Handläggningstiderna för de återstående 12 utredningarna som genomfördes under 2010 var 17, 10, 8, 41, 10, 10, 7, 12, 8, 7, 12 och 13 månader. För de 22 ärenden som avslutades 2009 var handläggningstiden 8, 8, 10, 13, 18, 12, 10, 14, 9, 10.5, 20, 11, 10, 19, 21, 10, 16, 33, 9, 2, 37 och 19 månader och motsvarande handläggningstid för de 12 ärenden som avslutades 2008 var 9.5, 9, 11, 29, 17, 14, 18, 5.5, 24, 16, 12 och 6 månader.

Av de under året redovisade 16 utredningarna hade således sju överskridit en utredningstid av 12 månader och bland dessa finns fyra utredningar som drabbats av mycket långa utredningstider. Den första av dessa är den ovan redovisade händelsen med ett flygplan från Kustbevakningen. Utredningen tog 41 månader. En annan undersökning som tagit särskilt lång tid rör ett kollisionstillbud mellan ett tyskt och ett finländskt flygplan på Landvetters flygplats den 7 december 2007. Också denna utredning tog 41 månader och hade mycket omfattande internationell anknytning då bägge de flygplan som var inblandade var utländska.

De övriga två utredningarna är det ovan redovisade kollisionstillbudet den 9 november 2008 och haveriet den 8 augusti 2008. Båda dessa utredningar tog 28 månader att slutföra.

Utöver de fyra ovanstående utredningarna med mycket långa utredningstider tog tre andra något mer än 12 månader.

Den genomsnittliga handläggningstiden för de 16 undersökningar som färdigställdes under år 2010 var 16,9 månader. För de 22 utredningar som slutfördes 2009 var den genomsnittliga handläggningstiden 14,5 månader. Årets resultat är således något sämre än fjolårets. Om man bortser från de fyra utredningarna med längst utredningstid blir emellertid den genomsnittliga utredningstiden endast 11 månader.

Av de avgivna rapporterna avsåg också ca 60 procent yrkesmässig luftfart och några av dem var mycket omfattande och tog lång tid att utreda. 2009 var motsvarande siffra ca 40 procent av rapporterna. En inte obetydlig ökning då utredningarna inom den yrkesmässiga luftfarten regelmässigt är komplicerade. De berör fler människor och yrkesmässig verksamhet bedrivs också på ett långt mera systematiskt och reglerat sätt än den icke yrkesmässiga luftfarten. Utredningarna på detta område kräver därför i princip alltid att ett större antal frågekomplex får en genomlysning, vilket kräver större arbetsinsatser såväl vid faktainsamlingen som vid analysen. Utredningar inom den yrkesmässiga luftfarten tar därför längre tid än utredningar som rör privatflyget. Som regel översätts slutrapporter om yrkesmässig flygverksamhet eller utländskt registrerade luftfartyg också till engelska. I många av dessa utredningar ska utländska myndigheter ges tillfälle att under 60 dagar ta del av ett utkast och vid behov lämna synpunkter vilket i betydande omfattning påverkar tidsåtgången.

De fyra utredningarna med den längsta utredningstiden var redan vid 2009 års utgång mer än 12 månader gamla och de var alla internationella och så omfattande att de tillhör den kategori utredningar som nästan aldrig kommer att kunna färdigställas inom de föreskrivna 12 månaderna. I regleringsbrevet för 2011 anges också numera målet vara att utredningarna ska avslutas snarast och om möjligt inom 12 månader. Beträffande två av dem fick också byte av utredningschef göras på grund av sjukdom.

Under 2010 har också mycket tid och resurser gått åt dels till att följa utvecklingen av Europaparlamentets och Rådets nya förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart dels till att implementera förordningen i den egna verksamheten när den trädde i kraft i slutet av året. Arbetet med att implementera förordningen i slutet av året innebar att en del utredningar, i vilka rapporter planerades att ges ut i slutet av 2010, försenades och gavs ut först i början av 2011.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar utom i den ovannämnda segelflygolyckan. Den aktuella flygningen blev efterhand mer och mer okontrollerad för att sluta med att flygplanet gick in i en dykning som blev brantare och brantare tills flygplanet slog i marken i ca 30 graders dykvinkel. Det sätt på vilket flygningen gestaltade sig skulle kunna tyda på att det antingen var ett tekniskt fel på flygplanet eller att föraren blev helt eller delvis inkapaciterad, d.v.s. oförmögen att kontrollera flygplanet på grund av akut sjukdom eller liknande. Den tekniska undersökningen av segelflygplanet visade inget som tydde på något tekniskt fel. Vid den rättsmedicinska undersökningen av föraren noterades att han hade två olika allvarliga hjärtåkommor som innebar en ökad risk för att han skulle akut insjukna med symtom från hjärtat såsom bl. a. bröstsmärtor och hjärtrytmrubbning. SHK fann att den mest sannolika orsaken till haveriet var att föraren drabbades av sjukdom under flygningen och därför förlorade kontrollen över flygplanet, men det har inte gått att helt säkert slå fast att så var fallet.

Under 2009 kunde SHK också finna olycksorsaken i samtliga ärenden utom ett. Under 2008 kunde olycksorsaken fastställas i samtliga utredningar.

Under år 2010 lämnades 30 rekommendationer. Ingående balans var 18 och under året omhändertogs 35 rekommendationer. För sex rekommendationer avlämnade under året har tiden för svar ännu inte löpt till ända och sju rekommendationer är inte genomförda. I sex av dessa senare fall har slutligt svar från EASA inte inkommit inom den svarstid på sex månader som lämnats till myndigheten. I ett fall har SHK beslutat att vidhålla en rekommendation som Transportstyrelsen förklarat att man inte avser att omhänderta. I två fall, i vilka Transportstyrelsen förklarat att man inte avser att omhänderta rekommendationer, har SHK funnit förklaringen till detta nöjaktig och dessa rekommendationer har således redovisats som genomförda.

Under år 2009 lämnades 23 rekommendationer och 22 genomfördes under året. Ingående balans var 20 och som utgående balans återstod 18. Tre rekommendationer genomfördes inte.

Under 2008 lämnades 15 rekommendationer och ingående balans var 12. Sju rekommendationer genomfördes under detta år. Under 2008 fanns det ingen rekommendation som tillsynsmyndigheten slutbehandlade och förklarade sig inte ha för avsikt att genomföra. Den utgående balansen var 20.

Den rekommendation som slutbehandlats under året, men som inte omhändertagits av Transportstyrelsen och där SHK inte funnit motiveringen nöjaktig, rör ett haveri med ett privatplan som vid inflygning mot landningsbanan kom in för högt och med för hög fart, vilket resulterade i att flygplanet inte kunde stanna på den del av banan som återstod efter sättningen. Flygplanet åkte därför ut över banans bortre ände med låg fart. Föraren, som var ensam ombord, ådrog sig ett mindre skrubbsår, medan flygplanet fick betydande skador vid händelsen. SHK:s utredning visade på brister dels i föreskrifterna för beräkning av erforderlig landningssträcka dels då det gäller förekomsten av uppgifter om bl.a. den tillgängliga banlängden, samt brister i utrustning och underhåll av den aktuella flygplatsen.

SHK lämnade totalt åtta rekommendationer till Transportstyrelsen. I den rekommendation som inte omhändertas rekommenderas Transportstyrelsen att överväga att införa bestämmelser om att förare, vid sina beräkningar av start- och landningssträckor ska ta hänsyn till olika lutningsförhållanden på de banor där man avser att starta eller landa (se SHK:s rekommendation RL 2001:43) (RL 2010:R3).

Transportstyrelsen har beträffande rekommendationen förklarat att man inte avser att genomföra några åtgärder bl.a. eftersom uppgifter om banors exakta lutningsförhållanden normalt inte finns tillgängliga för privatflygare.

SHK finner att banlutning är en faktor som ligger i paritet med andra faktorer som enligt bestämmelserna ska beräknas. Det faktum att piloter normalt inte har kunskap om denna faktor innebär enligt SHK:s uppfattning inte att dess betydelse minskar. Ett krav på beräkning kan sannolikt innebära att information rörande flygplatsers lutningsförhållanden därefter kommer att anges i det material som piloter har tillgång till. SHK vidhåller rekommendationen.

2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. Ärenden

År	2008	2009	2010
Ingående balans	9 ²	6	5
Nyinkomna ärenden	214	216	194
Avgjorda ärenden	217	217	197
Utgående balans	6	5	2

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2008	2009	2010
Inledda undersökningar	5	4	0
Delegerade till Transportstyrelsen	2	1	0
Avgivna slutrapporter	3	4	3
Sannolik olycksorsak fastställd	3	4	3

Tabell 3. Rekommendationer

År	2008	2009	2010
Ingående balans	9	18 ³	3
Avgivna	17	8	18
Genomförda	5	22	17
Ej genomförda	1	1	1
Utgående balans	20	3	3

SHK har inom civil sjöfart haft tre anställda utredare under 2010.

Vid ingången av år 2010 fanns fem pågående ärenden inom området civil sjöfart. Under året inkom 194 nya ärenden och 197 ärenden avgjordes. Det inleddes inte någon undersökning under år 2010. Det stora antalet inkomna ärenden förklaras av att dåvarande Sjöfartsinspektionen nuvarande Transportstyrelsen sedan hösten 2004 till SHK vidarerapporterar alla olyckor och tillbud avseende civil sjöfart som rapporterats till respektive myndighet. Antalet nya ärenden under år 2010 är något lägre än under år 2009. Inget av de nyinkomna ärendena har bedömts vara en sådan händelse som enligt nu gällande lagstiftning ska utredas av SHK.

Under året lämnades slutrapport i tre ärenden.

Den 4 juni 2009 utbröt brand på passagerarfartyget Svalandia på en resa från ett varv strax utanför Trelleborg och fartyget sjönk. De två personer som fanns ombord kunde räddas. Utredningstiden var 11 månader.

² Varav 3 inledda undersökningar.

³ IB korrigerad, 2 rekommendationer avseende Prospero utgår då utredningen utfördes av Marine Accident Investigation Branch.

Den 23 juli 2009 kolliderade fartygen HSC Gotlandia II och M/S Gotland i tät dimma utanför hamninloppet till Nynäshamn. Ombord på fartyget fanns 1 964 personer. Av dessa fick 33 personer lindriga skador. Fartyget Gotlandia II fick omfattande skador. Utredningstiden var 11 månader.

Den 10 januari 2008 gick passagerarfartyget Stena Danica på grund vid Gäveskär. Fartyget fick omfattande skador på skrovet. Ingen person kom dock till skada. Grundstötningen orsakades av att fartyget för att undvika kollision väjde för två andra fartyg. Utredningstiden var 31 månader. Orsaken till den långa utredningstiden var att utredningschefen (som fram till mars 2008 var ensam fast anställd inom civil sjöfart) hade en stor arbetsbörda och drabbades av en längre tids sjukdom.

Handläggningstiden för de ärenden som slutfördes år 2009 var 10,5, 12, 12 och 3 månader. Motsvarande handläggningstid för de tre ärenden som slutfördes 2008 var 25, 18 och 19 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga slutförda utredningar 2010, 2009 och 2008.

Under 2010 lämnades 18 rekommendationer (ingående balans var 3). 17 rekommendationer genomfördes under 2010. 2009 och 2008 lämnades 8 respektive 17 rekommendationer och 22 respektive 5 rekommendationer genomfördes vardera året.

För 2010 finns en ej genomförd rekommendation. Denna lämnades i utredningen rörande branden i fartyget Svalandia och avsåg Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings (TSSF) tillsynsverksamhet.

I undersökningen av branden ombord i Svalandia konstaterade SHK att fartygets brandisolerings inte var intakt vid olyckan och att detta innebar att fartyget inte torde ha uppfyllt någon gällande brandbestämmelse.

SHK ansåg att TSSF borde ha upptäckt bristerna rörande brandskyddet vid sina inspektioner och tillsyn av fartyget.

Enligt fartygssäkerhetslagen ska ett certifikat bl.a. visa att fartyget vid en besiktning för utfärdande av detta motsvarar föreskrivna krav och att ett certifikat ska förklaras ogiltigt om förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpts eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn.

Rekommendationen RS 2010:01 R2 lyder: TSSF rekommenderas att ta fram rutiner och system för inspektionsverksamheten som säkerställer att fartyg som inspekteras uppfyller gällande regelverk och säkerhetskrav.

TSSF anförde i svar på rekommendationen den 9 november 2010 sammanfattningsvis att TSSF redan idag har rutiner och system för att säkerställa att fartyg lever upp till ställda krav men att det inte är möjligt för TSSF att vid en inspektion eller besiktning kalkylera med att fartyg kan ha genomgått reparationer eller andra ingrepp. Det faktum att några upplysningar inte lämnades om vissa genomförda reparationer m.m. rörande Svalandia ledde till att vissa av de ingrepp som medverkade till händelseförloppet aldrig kontrollerades. Transportstyrelsen anförde avslutningsvis att ”Det vore direkt felaktigt att lägga ansvaret för upptäckandet av brister på myndigheten, utan principen måste vara att befälhavaren/redaren är ytterst ansvarig för att meddela tillsynsmyndigheten vilka ingrepp som skett på fartyget.”

För att det med någon grad av säkerhet ska vara möjligt att fastställa huruvida ett fartyg som besiktigas faktiskt uppfyller de krav som finns, t.ex. för erhållande av certifikat m.m., måste, enligt SHK:s uppfattning, en besiktningssaktivitet innebära faktiska fysiska kontroller av de förhållanden som ska besiktigas och detta bör naturligen gälla oberoende av om fartygets befälhavare eller ägare informerar om genomförda reparationer m.m. eller inte.

Svaret från TSSF visar enligt SHK:s uppfattning inte att det finns något pålitligt system eller rutiner för inspektionsverksamheten som innebär att man med någon grad av säkerhet kan slå fast att fartyg som inspekteras faktiskt uppfyller gällande regelverk och säkerhetskrav. Enligt SHK:s uppfattning kan rekommendationen inte betraktas som omhändertagen.

En av utredarna på sjöfartsområdet har även under året lagt ner en stor arbetsinsats som teknisk expert i den sydkoreanska militära sjöolyckan som regeringen i ett särskilt beslut uppdragit åt SHK att företräda Sverige i (se avsnitt 1.3). Utredarna på sjöfartsområdet deltar också i internationella utredningar inom ramen för det ordinarie uppdraget (se avsnitt 2.2.6). Två av de anställda sjöutredarna har deltagit i flera järnvägsutredningar och i en utredning inom kategorin annan verksamhet (dammbrott).

En av utredarna med operativ expertkunskap har lagt ner betydande arbete på att förbereda implementeringen av EU:s sjösäkerhetsdirektiv i SHK:s verksamhet.

2.2.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden

År	2008	2009	2010
Ingående balans	11	16	5
Nyinkomna ärenden	54	65	79
Avgjorda ärenden	49	76	77
Utgående balans	16	5	7

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2008	2009	2010
Inledda undersökningar	8	1	6
Avgvna slutrapporter	4	11	4
Sannolik olycksorsak fastställd	4	11	3

Tabell 3. Rekommendationer

År	2008	2009	2010
Ingående balans	7	12 ⁴	29
Avgivna	9	42	17
Genomförda	7	25	30
Ej genomförda	–	–	1
Utgående balans	9	29	15

SHK har inom spårbunden trafik haft två fast anställda utredare under hela 2010. Den ene utredaren har sedan den 1 mars 2009 också varit avdelningschef för avdelningen för spårbunden trafik, sjöfart och övriga olyckor. Uppdraget som avdelningschef beräknas ta i anspråk ca 50 procent av en heltidstjänst. Den första november 2010 anställdes ytterligare en utredare.

Vid ingången av 2010 fanns fem pågående ärenden. Under året inkom 79 ärenden, i sex av dessa inleddes undersökning. Under 2009 inkom 65 ärenden och undersökning inleddes i ett ärende och under 2008 inkom 54 ärenden och undersökning inleddes i 8. Ökningen av antalet ärenden har alltså fortsatt även under 2010. Detta har inneburit en successivt ökad arbetsinsats eftersom många ärenden har krävt en förstudie som inneburit besök på olycksplatsen, inhämtande av fakta m.m. Förstudien har sedan utgjort underlag för beslut om en utredning ska inledas eller inte.

De ärenden där undersökning inletts är följande.

Den 1 februari 2010 inträffade en olycka vid arbete i spåranläggning i Lingham. En person omkom.

Den 13 mars 2010 inträffade ett tillbud till kollision mellan två tåg på stationen Furuvik södra.

Den 4 juni 2010 inträffade en olycka vid arbete i spåranläggning i Solna. En person omkom.

Den 9 september 2010 omkom två personer vid passage över en plankorsning vid Solgården, Stenungsund.

Den 12 september 2010 inträffade en kollision mellan ett X2000 tåg och en spårgående grävlustare vid Kimstad station. En person omkom.

Den 17 november 2010 inträffade ett tillbud till personolycka på spårrområde vid Skavstaby.

Under året lämnades slutrapport i fyra ärenden.

Den 20 juli 2007 uppstod brand i en spårriktare i Bäckefors - Ed. Utredningstiden var 30 månader.

Den 24 november 2007 uppstod brand i en spårriktare i Grötingen. Utredningstiden var 28 månader.

⁴ IB korrigerad med 3 av SHK:s tidigare angivna rekommendationer (RJ 2004:2) avseende Stenungsund

Den 5 augusti 2007 inträffade vid Stockholm Östra, i samband med växling och urspårning, ett tillbud till kollision mellan en motorvagn och ett resandetåg. Utredningstiden var 39 månader.

Den 4 juni 2008 inträffade en urspårning på sträckan Rotebro - Upplands Väsby. Utredningstiden var 31 månader.

Orsaken till den långa utredningstiden i de under året lämnade rapporterna är följande. Under året fanns två fast anställda utredare varav den ene utredaren under större delen av året hade uppdrag som avdelningschef vilket upptog ca 50 procent av en heltidstjänst. De utredningar som avslutats under 2010 var alla redan vid årets början mer än 12 månader gamla. Under 2010 har det varit en medveten strategi att slutföra de äldsta ärendena och de vid årets utgång kvarvarande ärendena är alla med ett undantag, ärenden som påbörjats under 2010. Det sista gamla ärendet har avslutats i början av 2011. Under 2010 påbörjades också sex nya undersökningar som tagit större resurser i anspråk. De nya undersökningarna måste prioriteras då den initiala faktainsamlingsfasen är av stor betydelse för att kunna leverera en korrekt undersökning av rätt kvalitet.

Under 2009 lämnades elva rapporter. I fyra av dessa utredningar översteg inte utredningstiden 12 månader. I tre utredningar var utredningstiden 16, 17 och 19 månader. De övriga fyra utredningarna, där utredningstiden var längre, drevs delvis med extern hjälp. Att med de begränsade resurser som fanns (1,5 utredare) ändå nå ett så bra resultat fordrade att vissa prioriteringar gjordes. Prioriteringarna förklarar de långa utredningstiderna i de under 2010 lämnade rapporterna. Handläggningstiden för de 11 ärenden som slutfördes 2009 var 55, 30, 30, 29, 19, 12, 11, 12, 16, 17 och 12 månader. Motsvarande tid för de 4 ärenden som slutfördes under 2008 var 28, 12, 12 och 11 månader.

I en utredning 2010 har olycksorsaken inte kunnat fastställas. Det gäller en urspårning med resandetåg 814 på sträckan Rotebro – Upplands Väsby den 4 juni 2008. SHK konstaterar att den direkta orsaken till olyckan var att en hjulring på tågets lok brast på grund av utmattning. Trots omfattande undersökningar har SHK inte kunnat fastställa vad som initierat utmattningen.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga slutförda utredningar 2009 och 2008.

Under 2010 lämnades 17 rekommendationer (ingående balans 29). Under året genomfördes 30 rekommendationer. 2009 och 2008 lämnades 42 respektive 9 rekommendationer och 25 respektive 7 rekommendationer genomfördes vardera året.

En rekommendation har 2010 inte ansetts vara genomförd. Detta gällde en urspårning på Gnesta station den 26 juli 2007. SHK rekommenderade Banverket (nuvarande Trafikverket) att närmare studera förhållandet med kringflygande fjäderbyglar med syfte att reducera riskerna för personer och egendom i närheten av spårområdet. Trafikverket har i svar uppgivit att man inte avser att följa rekommendationen med motiveringen att det är orealistiskt att sätta upp skydd längs hela järnvägsnätet. SHK som inte föreslagit ett sådant skydd vidhåller att Trafikverket bör studera förhållandet i enlighet med den beslutade rekommendationen.

2009 och 2008 finns ingen ej genomförd rekommendation.

2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2008	2009	2010
Ingående balans	6	1	3
Nyinkomna ärenden	9	14	19
Avgjorda ärenden	14	12	19
Utgående balans	1	3	3

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2008	2009	2010
Inledda undersökningar	0	2	2
Delegerade till FM	2	1	1
Avgivna slutrapporter	5	0	1
Sannolik olycksorsak fastställd	5	–	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	2008	2009	2010
Ingående balans	49	31 ⁵	19
Avgivna	45	0	5
Genomförda	55	11	24
Ej genomförda	–	1	-
Utgående balans	39	19	0

SHK har inom den militära verksamheten haft en fast anställd utredare under 2010.

Vid ingången av 2010 fanns tre pågående ärenden. Under året inkom 19 nya ärenden. Tre av dessa föranledde undersökning varav ett delegerades till Försvarmakten.

Ärendena som föranledde utredning var dels ett tillbud den 15 februari 2010 med rökutveckling i bagageutrymmet i ett transportflygplan av typen TP102 (Gulfstream G-IV) i luftrummet över Ankara i Turkiet, dels en olycka den 19 maj 2010 på Rinkabyfältet norr om Åhus i Skåne, där lasten hamnade utanför det upprättade fällningsområdet vid fällning med fallskärm från ett militärt transportflygplan av typen TP84 (Hercules).

Det delegerade ärendet avsåg en händelse den 28 april 2010 med ett militärt transportflygplan av typen TP102 (Gulfstream G-IV) på Marmal flygplats i Afghanistan. Vid taxning på väg mot startbanan körde flygplanet på ett hinder, varvid nosstället skadades.

⁵ På grund av en dubbelföring under statistikarbetet år 2008 angavs att 39 rekommendationer fanns utestående från detta år, vilket är åtta för många. Detta ledde till att utgående balans blev felaktig, dvs. det angavs i statistiken att det för 2008 fanns 39 utestående rekommendationer i stället för 31.

En slutrapport har lämnats under året. Ärendet avsåg ett kollisionstillbud mellan en JAS 39 Gripen och ett civilt trafikflygplan av typen Saab 340 den 3 oktober 2007 i luftrummet över Nybro i Småland. Kollisionstillbudet orsakades av att JAS-flygplanet inte följde den klaring om höjd som lämnats av trafikledningen. Orsaken till tillbudet var otillräckliga rutiner för Försvarmaktens stridsflyg avseende mottagande och verifiering av klareringar. Bidragande var att JAS-flygplanet hade otillräcklig utrustning för operationer där civil luftfart förekommer.

I rapporten lämnades fem rekommendationer till Försvarmakten. Under året har dessa och samtliga övriga utestående rekommendationer omhändertagits eller kommer att omhändertas enligt besked från Försvarmakten.

Under 2009 lämnades ingen rapport och följaktligen heller inga rekommendationer. Under 2009 omhändertogs dock 11 tidigare avgivna rekommendationer. Beträffande en rekommendation riktad till Räddningsverket hade inte svar inkommit inom föreskriven tid.

2008 lämnades 45 rekommendationer och samtidigt genomfördes 55.

Liksom under 2008 och 2009 fanns det således ingen rekommendation som Försvarmakten slutbehandlade och förklarade sig inte ha för avsikt att genomföra

Utredningstiden för den under 2010 avlämnade rapporten var 29 månader. Orsaken till den långa utredningstiden står främst att finna i att militära utredningar generellt sett blir komplexa och omfattande samtidigt som SHK endast har en anställd med militär kompetens. Under året bedrevs arbete i fyra militära utredningar. Den militäre utredaren deltog dessutom sedan tidigare i utredningsarbete i ett antal utredningar inom civil luftfart. Han har också under året använt stor del av sin arbetstid på den sydkoreanska undersökningen som regeringen i särskilt uppdrag utsett SHK att företräda Sverige i (se avsnitt 1.3)

Handläggningstiderna för de rapporter som lämnades 2008 var 10, 20, 34, 12 och 12 månader. Under 2009 lämnades inga rapporter.

2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2008	2009	2010
Ingående balans	4	1	1
Nyinkomna ärenden	9	13	13
Avgjorda ärenden	12	13	13
Utgående balans	1	1	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter

År	2008	2009	2010
Inledda undersökningar	–	1	1
Delegerade till annan	–	–	-
Avgivna slutrapporter	3	1	1
Sannolik olycksorsak fastställd	3	1	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	2008	2009	2010
Ingående balans	7	14	0
Avgivna	25	17	14
Genomförda	18	31	–
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	14	0	14

SHK har inom området annan verksamhet ingen fast anställd utredare.

Vid ingången av 2010 fanns ett pågående ärenden inom kategorin Annan verksamhet.

Under året inkom 13 ärenden och i ett av dessa inleddes undersökning. Den inledda undersökningen gäller en olycka den 7 november 2010 i Hästberga i närheten av Osby i Skåne. Vid olyckan brast en kraftverksdamm varvid stora vattenmängder strömmade ut och förorsakade stora skador på dels en nedanför liggande väg och vägbro, dels på nedanför liggande mark.

Under året lämnades en slutrapport rörande undersökning av en brand den 25 juli 2009 i ett flerfamiljshus på Kuddbygränd i Rinkeby utanför Stockholm. I branden omkom en vuxen kvinna och sex barn.

Orsaken till att kvinnan och barnen omkom var att de i stället för att stanna i lägenheten försökte ta sig ut ur byggnaden via det rökfyllda trapphuset, vilket innehöll livsfarliga koncentrationer av giftiga brandgaser. Utredningen tog 15 månader att genomföra.

Orsaken till den något förlängda utredningstiden på 15 månader för den under 2010 avslutade utredningen är bl.a. att utredningar inom området Annan verksamhet regelmässigt är omfattande och komplexa. Utredningarna rör dessutom ofta områden inom vilka SHK saknar såväl erfarenhet som upparbetade kontakter med experter m.fl. En utredning på ett sådant område ställer därför särskilt stora krav på utredningspersonalens förmåga att sätta sig in i nya ämnesområden och att hitta lämpliga experter med vilka samarbete m.m. skall etableras. Sammantaget innebär detta att utredningar på sådana områden ofta drabbas av en betydligt större tidsåtgång än utredningar inom transportområdet. Regelmässigt är tillgången på personal för att driva dessa utredningar också mycket begränsad.

I utredningen av branden på Kuddbygränd genomfördes dels omfattande brandprov vid SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut i Borås för att få en bild av rök- och gasproduktion samt toxiskt innehåll av röken från den aktuella lägenhetsbranden, dels avancerade beräk-

ningar av rökspridning under olika förutsättningar. Dessutom uppkom, förutom de svårigheter som gäller generellt för utredningar av olyckor utanför transportområdet, också vissa problem i samarbetet med polisen när det gällde undersökningen av brandplatsen m.m. Det tog också mycket lång tid att få ut medicinsk information, t.ex. obduktionsresultat, från hälso- och sjukvården rörande de omkomna i branden.

Utredningstiden för den utredning som slutfördes 2009 var 26 månader. För 2008 var motsvarande tider 13, 39 och 31 månader.

Olycksorsaken kunde fastställas i den under 2010 avslutade utredningen, vilket också varit fallet för samtliga undersökningar under åren 2008 och 2009.

I rapporten lämnas sammanlagt 14 rekommendationer till Boverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Socialstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Tiden för svar från dessa myndigheter har ännu inte löpt till ända.

Under 2009 lämnades 17 rekommendationer. Samtliga rekommendationer har genomförts. Utöver dessa genomfördes 14 rekommendationer lämnade i tidigare avslutade ärenden.

Under 2008 lämnades 25 rekommendationer och 18 rekommendationer genomfördes. Det finns inga slutbehandlade rekommendationer som tillsynsmyndigheten förklarat att den inte har för avsikt att genomföra.

2.2.6 Internationella utredningar

Antal luftfartsärenden som utreds av annan stat med svenskt deltagande

År	2008	2009	2010
Ingående balans	21	25	18
Nyinkomna ärenden	6	9	4
Avgjorda ärenden	2	16	12
Utgående balans	25	18	10

SHK har under året, som ackrediterad representant enligt ICAO Annex 13, engagerats i fyra nya undersökningar som leds av utländska myndigheter. Under 2009 engagerades SHK i nio sådana undersökningar och 2008 var motsvarande siffra sex. Under 2010 har 12 ärenden kunnat avslutas och utgående balans minskats till tio.

I ärenden på sjöfartsområdet så kallad Joint Investigations är en nation ”Leading nation”, d.v.s. ansvarig för utredningen och andra nationer kan delta som representant för sitt land och genomföra vissa utredningsinsatser m.m. inom ramen för utredningen. Sverige deltar i en sådan utredning där Norge är leading nation.

De internationella utredningarna kräver inte sällan avsevärda arbetsinsatser från utredarnas sida. Dessa arbetsinsatser redovisas inte särskilt, men påverkar SHK:s utredningstider och antalet genomförda utredningar på ett negativt sätt.

2.2.7 Internationell verksamhet

Återrapporteringskrav

En översiktlig redogörelse för den kunskap som inhämtats i det internationella arbetet, liksom för den nytta detta har för SHK:s verksamhet ska lämnas.

Återrapportering

Under 2010 har de nordiska haverikommissionerna haft sina årliga möten inom spår- och luftfartsområdet. Den 27-28 september och den 4-7 oktober ägde the Nordic Rail Accident Investigation Meeting (NRAIL) respektive Nordic Accident Investigation Group Meeting rum i Finland. Vid mötena sker ett meningsutbyte och man diskuterar gemensamma problem. Under senare år har särskilt de inom EU utarbetade nya regelverken diskuterats. Haverikommissionerna har också tagit fram ett MOU för att underlätta samarbetet mellan de nordiska länderna och Kanada. Samarbetet omfattar personal, teknisk utrustning och utbildning.

På sjöområdet finns inte på motsvarande sätt något etablerat nordiskt samarbete. Dock finns på europabasis ett forum, European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIF), som SHK deltar i. 2010 ägde mötet rum i Oslo den 5-7 september. Av särskilt gemensamt intresse var det nya sjösäkerhetsdirektivet som har utarbetats inom EU.

Inom European Rail Agency (ERA) finns ett nätverk med deltagare från ERA:s säkerhetsenhet och medlemsstaternas haverikommissioner. SHK deltog under 2010 i ett nätverksmöte och vid två arbetsgruppsmöten. Ämnen som då behandlades var t.ex. samarbete mellan länderna och haverimetodik samt erfarenheter från olycksutredningar.

Inom European Maritime Safety Agency (EMSA) finns en arbetsgrupp CTG CMAI som arbetar med metodikutveckling och samarbetsformer för medlemsländer och utredare. SHK har under 2010 deltagit i två sådana möten.

I april 2010 slutfördes utredningen angående Tredje sjösäkerhetspaketet. I utredningen deltog SHK med en expert. Utredningens uppdrag var bl.a. att föreslå hur Europarådets och Rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för hur utredningar av olyckor i transportsektorn och hur den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksutredningar vid sjöolyckor på lämpligt sätt kunde genomföras i svensk rätt. SHK har fram till april bistått utredningen med ett betydande arbete. SHK har därefter förberett den kommande implementeringen i den egna verksamheten.

Under året har inom Europaparlamentet och Rådet utarbetats en ny EU-förordning avseende civil luftfart. Den 2 december 2010 trädde Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor inom civil luftfart och upphävande av direktiv 94/56/EG i kraft. SHK har på olika sätt lagt ner ett omfattande arbete på att följa den process som lett fram till förordningen. SHK har under flera år deltagit i det nätverksarbete som haverikommissionerna utfört för att påverka förordningens sakliga innehåll. Detta arbete har varit framgångsrikt och inneburit att haverikommissionerna fått en EU-förordning som upplevs som ett stöd och en positiv utveckling. Det nätverkssamarbete som påbörjades informellt därför att haverikommissionerna upplevde att förordningen riskerade att utformas på ett felaktigt sätt har nu i EU-förordningen permanentats och blivit ett fast nätverk inom ramen för förordningen. SHK har också efter beslutet om förordningen lagt ner ett omfat-

tande internt arbete på att införa förordningen i verksamheten samt medverka i arbetet med att anpassa den nationella lagstiftningen till förordningen.

SHK har också under 2010 haft ett särskilt uppdrag från regeringen att företräda Sverige i en internationell haveriundersökning av en militär sjöolycka med anledning av att örlogsfartyget Cheonen sjönk i Sydkorea. SHK har lett det svenska deltagandet och har i en särskild skrivelse till Regeringskansliet i december 2010 redogjort för sina och andra deltagande myndigheters erfarenheter av uppdraget. Inga extra resurser har erhållits för uppdraget, som krävt omfattande arbetskraftsinsatser. Uppdraget har därmed påverkat SHK:s resultat på så sätt att handläggningstiderna för ordinarie ärenden har förlängts. SHK har i sin redovisning ändå framhållit att uppdraget sammantaget varit övervägande positivt för myndigheten. Personalen har genom uppdraget fått en viktig erfarenhet av en stor komplex olycksutredning i en internationell miljö. Samarbetet med flera andra länder är en viktig erfarenhet i den allt mer internationellt samverkande värld som SHK arbetar i. Även den övriga personalen som arbetat i Sverige med frågorna har fått värdefulla erfarenheter och kunskaper som de har nytta av i den ordinarie verksamheten.

2.2.8 Kompetensförsörjning

Personal

I SHK:s instruktion är fastlagt vilken kompetens som ska finnas företrädd hos haveriutredarna.

Personalen hade vid ingången av 2010 följande kompetens. Som ordförande vid SHK tjänstgjorde generaldirektören och två andra jurister med domarerfarenhet. På området civil luftfart fanns tre utredare med flygoperativ kompetens varav en arbetar på halvtid (sjukpensionerad till 50 procent) och en har varit heltidssjukskriven under större delen av året. Det fanns även en anställd utredare med teknisk kompetens. En haveriutredare med operativ kompetens har under året anlitats som timanställd motsvarande en halvtidstjänst och en konsult med flygteknisk kompetens har anlitats i stor utsträckning som expert. I dennes kontrakt föreskrivs stor arbetsinsats (2/3 tjänst) och stor tillgänglighet även för uttryckningar för SHK. På området militära ärenden fanns en utredare med flygoperativ och nautisk kompetens. På området civil sjöfart fanns två utredare med operativ kompetens och en utredare med teknisk kompetens. Inom området spårbunden trafik fanns två utredare med operativ kompetens, varav den ena också är avdelningschef. Två utredare hade kompetens inom befolkningskydd- och räddningstjänst, varav den ena också är avdelningschef. Avdelningschefsarbetet beräknas uppta ca 50 procent av en tjänst. Två utredare hade beteendevetenskaplig sakkunskap. Flera utredare hade också allmän teknisk sakkunskap. I övrigt anlitar SHK, liksom tidigare, särskilt förordnade experter inom olika områden. Dessa upphandlas för tvåårsperioder med möjlighet till två års förlängning.

Det administrativa stödet på de två utredningsavdelningarna sköttes av två administratörer. En personalrådgivare arbetade två dagar i veckan och en ekonom tillika avdelningschef för den administrativa avdelningen arbetade på heltid. På den administrativa avdelningen arbetade även, på en tidsbegränsad tjänst, en administratör på heltid.

Under året har följande kompetens rekryterats. En operativ haveriutredare inom civil luftfart anställdes i augusti. I november anställdes en teknisk utredare inom spårbunden trafik. I slutet av december anställdes en teknisk utredare inom civil luftfart. Under året har provan-

ställningen för en informatör med god IT-kompetens avbrutits. En tjänst på informationsområdet med en delvis annan profil kommer att tillsättas under 2011.

Antalet anställda vid utgången av 2010 var 25 personer, varav 10 var kvinnor.

Åtterrappporteringskrav enligt 3 kap 3 § förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag

Myndigheten ska redovisa de åtgärder som har vidtagits i syfte att säkerställa att kompetens finns för att fullgöra de uppgifter som framgår av myndighetens instruktion och till vad regeringens, i förekommande fall, har angett i regleringsbrev eller i något annat beslut. I redovisningen ska det ingå en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till fullgörandet av dessa uppgifter.

Åtterrappportering

Attrahera och rekrytera

Sökanden till SHK ska uppleva att rekryteringsprocessen är professionell, effektiv och öppen. Information om lediga tjänster går ut via SHK:s hemsida, arbetsförmedlingen, facktidningar och genom personliga kontakter.

Vid alla rekryteringar av utredare ställs krav på flerårig erfarenhet av det sökta kompetensområdet och god förmåga att uttrycka sig i tal och skrift. Sökandens kompetens testas genom teoretiska och praktiska prov och förmågan att skriva en sammanfattande text testas med hjälp av ett skrivprov.

SHK har behov av att kunna erbjuda löner som konkurrerar med det privata näringslivet då många utredare rekryteras därifrån. Detta har inte alltid varit möjligt och vissa utredare har fått gå ner i lön för att kunna ta anställning vid SHK.

SHK har som ovan redogjorts för under året anställt tre utredare. SHK har också upphandlat experter på flera områden under 2010. Vid upphandling ställs krav på hög kompetens inom expertområdet och upphandlade experter har krav på sig att följa utvecklingen inom sitt område och ansvara för nödvändig kompetensutveckling. SHK har ansvar för att de konsulter som anlitas för att driva utredningar uppfyller de utbildningskrav som ställs i konventioner och EU-direktiv.

Utveckla

De två tekniker som anställdes under 2010 har delvis annan kompetens än den drift- och underhållstekniska kompetens som SHK:s tidigare anställda har och dessa nyanställningar innebär således en breddning av den tekniska kompetensen inom SHK.

En tjänst som utredare med operativ expertkunskap inom civil luftfart kommer att tillsättas under 2011 för att under ett års tid vikariera för den haveriutredare, som varit sjukskriven under lång tid.

Eftersom SHK:s personalrådgivare (deltid 40 procent) går i pension om två år har en personalhandläggare rekryterats och börjar sin anställning 1 mars 2011. Personalrådgivaren kommer, parallellt med att lämna över arbetsuppgifterna till den nyanställda personalhandläggaren, att bygga upp en organisation för information och stöd till offren för flygolyckor och deras anhöriga med anledning av nya bestämmelser härom i Europaparlamentets och

Rådets nya förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart.

SHK:s uppgift ställer höga krav på medarbetarnas erfarenhet och kompetens. Den obligatoriska kompetensen vid anställning består av teoretiska kunskaper och praktisk erfarenhet inom det egna utredningsområdet. Utbildning för själva utredningsarbetet och för de riskanalyser som behöver göras för att arbeta säkert på en olycksplats ges av SHK efter anställning. Utbildningen behöver fortlöpande uppdateras, underhållas och utvecklas med hjälp av olika fortsättnings- och repetitionskurser. Utbildning i kvalificerad haveriutredning sker utomlands eftersom sådan inte finns att tillgå i Sverige.

Alla nyanställda börjar med en introduktionsutbildning som omfattar, förutom alla interna rutiner, regler och lagar, även utbildning i förvaltningskunskap, säkerhet på olycksplats och andra arbetsmiljöfrågor.

För utbildning av utredare inom civil luftfart finns detaljerade rekommendationer utfärdade av International Civil Aviation Organization (ICAO). En flygutredare ska ha en betydande erfarenhet från luftfartsområdet som bas för fortsatt utbildning till haveriutredare. Det tar ca två år att bli godkänd som utredningschef och projektledare i enlighet med ICAO:s krav. Individuella utvecklingsplaner som motsvarar ICAO:s Training Guidelines finns för alla utredare inom flygområdet. Dessa följs upp kontinuerligt och kompletteras vid behov med nya utbildningar i syfte att uppdatera utredarnas kunskaper i takt med den utveckling som sker inom området.

Det pågår även inom European Maritime Safety Agency (EMSA) utarbetande av ett program för utbildning av sjöolycksutredare.

Även inom sjöutredningsområdet finns förhållandevis tydliga krav på utredarnas kompetens och yrkesbakgrund. IMO-koden (Internationell Maritime Organisation) för utredning av sjöolyckor, som är gällande från första januari 2010, och EU:s direktiv rörande sjöolycksutredning som antogs i april 2009 och som ska vara fullt genomfört före den 17 juni 2011, hänvisar båda till IMO Res. A.996 (25) rörande kvalifikationskrav för sjöolycksutredare. För att möta dessa krav har SHK kartlagt utredarnas kompetens och gjort individuella utvecklingsplaner som fylls på när nya kompetensbehov fastslås.

Inom den nordiska samarbetsgruppen för området spårbinden trafik planerar man att ta fram standarder avseende utredarnas kompetens. SHK:s utredare har individuella kompetensutvecklingsplaner som fylls på när nya kompetensbehov fastslås.

Under året genomfördes följande utbildningar av mer generell karaktär och som anpassats till SHK:s verksamhet

- projektledarutbildning för alla utredare,
- utbildning i arbetsmiljöaspekter på skadeplats för alla utredare,
- brandskyddsutbildning för hela personalen,
- risker och skyddstänkande på olycksplatsen för alla nyanställda samt
- utveckling av medarbetare och chefer med avseende på vad som krävs av chefer och medarbetare ur arbetsmiljösynpunkt; en dags seminarium för hela personalen och sedan avdelningsvisa och enskilda samtal

Behålla

Personalomsättningen är förhållandevis låg. SHK erbjuder arbetsuppgifter som är både intressanta och utvecklande och det tar flera år att bli färdig utredare. På grund av kravet på flera års arbetserfarenhet och arbetsuppgifternas kvalificerade karaktär är medelåldern på de anställda tämligen hög. Flera av haveriutredarna är över 50 år, har intressanta arbetsuppgifter och god lön, vilket gör att incitamenten för att byta arbete är få. SHK konkurrerar dock i viss utsträckning om arbetskraften med den privata arbetsmarknaden inom respektive område och detta måste avspeglas i lönesättningen.

Avveckla

Inom de närmaste fem åren kommer fem personer att uppnå pensionsåldern. Ersättningsrekryteringar för haveriutredare bör ske långt före pensionsavgången då inlärningsperioden är lång. En ersättningsrekrytering för SHK:s personalrådgivare (deltid 40 procent) som går i pension i mars 2013 är genomförd. En personalhandläggare med kortare arbetslivserfarenhet än den avgående börjar sin anställning på heltid den första mars 2011 och arbetar således parallellt med den avgående under två år. Behovet av kompetensen har ökat och beräknas nu uppgå till en heltid. För att förstärka organisationen och för att i vissa avseenden ersätta en av ordförandena som går i pension i början på 2012 kommer en informatör med goda språkkunskaper att rekryteras under 2011. Informatören ska i förlängningen ansvara för den språkliga bearbetningen av SHK:s rapporter som idag utförs av ordförandena. Den ordförande som helt går i pension i början av 2012 har av hälsoskäl beviljats delpension med 50 procent fr.o.m. 2011 för att kunna tjänstgöra till 65 års ålder.

Analys

För att SHK ska kunna fullgöra sina uppgifter, uppfylla de mål som är satta för verksamheten och arbeta effektivt krävs kvalificerad fast anställd personal med lång erfarenhet och hög kompetens inom de olika utredningsområdena.

För att öka effektiviteten och minska konsultberoendet har SHK under året skaffat sig ny kompetens inom området spårbanden trafik genom rekrytering av en teknisk utredare. Även inom området civil luftfart har en teknisk utredare rekryterats och ersätter den konsult med flygteknisk kompetens vars avtal gick ut i december 2010. På området civil luftfart har även den operativa kompetensen förstärkts med en utredare på heltid.

SHK fullgör sina uppgifter enligt myndighetens instruktion men har inte fullt ut uppnått målet avseende en handläggningstid på högst tolv månader. Det förklaras av att myndigheten fortfarande är underbemannad på flera områden och att SHK, under 2010, haft ett särskilt uppdrag att leda det svenska deltagandet i den internationella haveriundersökningen med anledning av att örlogsfartyget Cheonen sjönk i Sydkorea.

På luftfartsområdet saknas fortfarande resurser. För att på ett bra sätt fullgöra Sveriges åtaganden enligt Annex 13 till Chicagokonventionen och de krav som ställs i den nya EU-förordningen om utredning och förebyggande av olyckor inom civil luftfart beräknar SHK att antalet årsarbetskrafter bör uppgå till minst 8,5 utredare. Vid utgången av 2010 fanns det 5,5 årsarbetskrafter inom området civil luftfart. EU-förordningen kommer dessutom att kräva utbildningsinsatser, dels på grund av nya åtaganden dels på grund av ändrade regler för sekretesskyddet i utredningsverksamheten.

Det nuvarande antalet fast anställda utredare inom området civil sjöfart kommer inte att räcka för att uppfylla de krav som den nya IMO-koden och det nya EU-direktivet ställer på

säkerhetsutredningar inom civil sjöfart. De sjöolyckor som totalt utreds i Sverige idag motsvarar på ett ungefär de olyckor som ska utredas enligt utredningskriterierna i EU-direktivet och IMO-koden. Skillnaden är att EU-direktivet ställer tydliga krav på att utredningarna skall utföras av ett oberoende organ och att sjöolycksutredningsarbetet enligt direktivet då blir samlat på SHK i stället för delat på två myndigheter Transportstyrelsen och SHK som fallet är idag. Sammantaget uppskattas antalet olyckor som kommer att bli föremål för en preliminär undersökning att uppgå till 20-30 per år. Av dessa kommer uppskattningsvis omkring hälften att bli föremål för en mer fullständig utredning och rapport. Utöver de krav som regeländringarna ställer tillkommer behov av kompetensutveckling och fortsatt omvärldsbevakning. I SHK:s budgetframställan för perioden 2011-2013 fastställdes behovet till ytterligare tre utredare när koden och direktivet implementerats vilket motsvarar det antal utredare som arbetar med olycksutredning inom Transportstyrelsen idag. Då verksamheten vid Transportstyrelsen övergår till SHK måste således dessa resurser överflyttas till SHK.

Inom området spårbunden trafik fanns vid utgången av 2010 tre utredare varav en är avdelningschef och avsätter minst 50 procent av sin arbetstid till detta. För att minska handläggningstiderna och för att ha möjlighet att avsätta tid till utbildning och omvärldsbevakning krävs fler utredare inom området. Antalet ärenden fortsätter att öka efter det att EU-direktivet implementerades vid halvårsskiftet 2007.

Det internationella uppdraget i Sydkorea visar hur sårbar verksamheten inom det militära området är. I dag finns endast en utredare och för att minska sårbarheten, få ett effektivt arbetsflöde samt öka oberoendet av Forsvarsmakten behövs minst två utredare.

Behovet av administrativa resurser kommer att öka i takt med att verksamheten inom områdena civil luftfart och civil sjöfart ökar. Dels sker en ökning av antalet utredningar som ska administreras, dels innebär de nya regelkraven som nämnts ovan en ökad administrativ belastning.

2.2.9 Effektivitet och god hushållning

Åtterrporteringskrav

SHK ska genom resultatindikatorer, nyckeltal eller på annat sätt visa om myndighetens verksamhet bedrivits effektivt och med god hushållning. Av redovisningen ska om möjligt framgå en jämförelse med de två närmast föregående åren. Utvecklingen ska analyseras och kommenteras.

Åtterrportering

SHK har valt att redovisa fyra nyckeltal som grund för bedömningen av huruvida verksamheten bedrivits effektivt och med god hushållning:

1. genomsnittliga handläggningstider per verksamhetsområde
2. utbildningskostnad per årsarbetskraft
3. andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskrafter
4. kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

Nyckeltal 1 - Genomsnittlig handläggningstid per verksamhetsområde

SHK redovisar den genomsnittliga handläggningstiden per verksamhetsområde i syfte att visa huruvida myndigheten lyckats i sin ambition att effektivisera utredningsverksamheten

så att handläggningstiderna minskar över tiden för att nå målet med en handläggningstid på tolv månader.

Tabell 1. Genomsnittlig handläggningstid per verksamhet

Verksamhet	2008		2009		2010	
	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt
Civil luftfart	12	14.2	22	14,5	16	16,9
Civil sjöfart	3	20.6	4	9,4	3	17,7
Spårbunden trafik	4	15.7	11	22	4	32,0
Militära	5	17.6	0	0	1	29,0
Andra	3	27.8	1	26	1	15,0

Tabellen beskriver antalet lämnade slutrapporter samt den genomsnittliga handläggningstiden i månader per verksamhetsområde.

Civil luftfart

Under 2010 slutfördes 16 rapporter. Den genomsnittliga handläggningstiden för de undersökningar som färdigställdes under 2010 var 16,9 månader. 2008 var den genomsnittliga handläggningstiden 14,2 månader (12 slutförda rapporter) och 2009 var den 14,5 månader (22 slutförda rapporter).

Av de under året slutförda utredningarna hade sju stycken överskridit 12 månader. Bland dessa finns fyra utredningar som drabbats av mycket långa utredningstider. Den första av dessa är den ovan redovisade händelsen med ett flygplan från Kustbevakningen (se avsnitt 2.2.1). Utredningen tog 41 månader. En annan undersökning som tagit särskilt lång tid rör ett kollisionstillbud mellan ett tyskt och ett finländskt flygplan på Landvetters flygplats den 7 december 2007. Också denna utredning tog 41 månader och hade mycket omfattande internationell anknytning då bägge de flygplan som var inblandade var utländska. Två andra utredningar som tog lång tid att utreda var ett kollisionstillbud den 9 november 2008 och ett haveri den 8 augusti 2008. Båda dessa utredningar tog 28 månader att slutföra.

Utöver dessa fyra utredningar med mycket långa utredningstider tog tre andra något mer än 12 månader. Om man bortser från de fyra utredningarna med längst utredningstid blir den genomsnittliga utredningstiden 2010 endast 11 månader.

De fyra utredningarna med den längsta utredningstiden var redan vid 2009 års utgång mer än 12 månader gamla och de var alla internationella och så omfattande att de tillhör den kategori utredningar som nästan aldrig kommer att kunna färdigställas inom de föreskrivna 12 månaderna. I regleringsbrevet för 2011 anges också numera målet så att utredningarna ska avslutas snarast och om möjligt inom 12 månader. Beträffande två av de fyra fick också byte av utredningschef göras på grund av sjukdom.

Av de under året lämnade 16 rapporterna avsåg inte mindre än tio yrkesmässig luftfart vilket är en ökning från ca 40 procent av rapporterna 2009 till 60 procent 2010. En inte obetydlig ökning då utredningarna inom den yrkesmässiga luftfarten regelmässigt är omfattande och komplicerade. De berör fler människor och yrkesmässig verksamhet bedrivs också på ett långt mera systematiskt och reglerat sätt än den icke yrkesmässiga luftfarten. Utredningar inom området yrkesmässig trafik kräver därför i princip alltid att ett större antal frågekom-

plex får en genomlysning, vilket kräver större arbetsinsatser såväl vid faktainsamlingen som vid analysen och tar därför betydligt längre tid än utredningar som rör privatflyget.

Till de faktorer som förlänger utredningstiderna generellt hör att många utredningar har internationella inslag, framför allt på grund av att flygplan, motorer m.m. är konstruerade och tillverkade utomlands. De stater vari flygplan och motorer konstruerats respektive tillverkats har enligt Chikagokonventionen rätt att delta i en undersökning med ackrediterade representanter. Eftersom utländska myndigheter och intressenter ska ha möjlighet att följa utredningen och inkomma med yttranden kompliceras utredningsarbetet. Utländska myndigheter och intressenter i ett ärende innebär dessutom att utkast, remisser och rapporter m.m. måste översättas. Ackrediterade representanter har också rätt att få 60 dagar på sig för att ta del av det slutliga utkastet och ha möjlighet att komma med synpunkter. Dessa faktorer föreligger i princip alltid när en utredning avser händelser inom yrkesmässig luftfart och i en betydande – och ökande- andel av utredningarna även på privatflygområdet.

Även i de fall några utländska aktörer inte deltar i en utredning översätts som regel alla slutrapporter som berör den yrkesmässiga flygverksamheten eller utländskt registrerade luftfartyg också till engelska.

Under 2010 har även mycket tid och resurser gått åt till arbetet med Europaparlamentets och Rådets nya förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart, vilket har påverkat utredningstiderna på ett negativt sätt.

För att minska utredningstiderna inom området civil luftfart har SHK under 2010 anställt en teknisk- och en operativ utredare. I början av 2011 kommer även en tjänst som operativ utredare att tillsättas för att under ett års tid vikariera för den haveriutredare som varit sjukskrivnen under lång tid. Medel har inte anslagits för ytterligare tjänster.

Civil sjöfart

Tre rapporter slutfördes under året. Den genomsnittliga handläggningstiden var 17,7 månader. 2008 var den genomsnittliga handläggningstiden 20,6 månader (tre slutförda rapporter) och 2009 var den 9,4 månader (fyra slutförda rapporter).

Av de under året slutförda utredningarna hade en överskridit 12 månader. Anledningen till att utredningen drog ut på tiden (31 månader) var att utredningschefen (som fram till mars 2008 var ensam fast anställd inom civil sjöfart) hade en stor arbetsbörda och drabbades av en längre tids sjukdom.

De två andra utredningarna som slutfördes hade en utredningstid på 11 månader vardera.

En av utredarna har under året också gjort en stor arbetsinsats som teknisk expert i den sydkoreanska militära sjöolyckan som regeringen i ett särskilt beslut uppdragit åt SHK att företräda Sverige i (se avsnitt 1.3). De anställda sjöutredarna har deltagit i flera järnvägsutredningar och har också fått biträda i en utredning inom kategorin annan verksamhet (damm-brott). De deltar slutligen också i internationella utredningar inom ramen för det ordinarie uppdraget (se avsnitt 2.2.6).

En av utredarna med operativ expertkunskap har lagt ner betydande arbete på att förbereda implementeringen av EU:s sjösäkerhetsdirektiv i SHK:s verksamhet.

Spårbunden trafik

Under 2010 slutfördes fyra rapporter. Den genomsnittliga handläggningstiden för de undersökningar som färdigställdes under 2010 var 32 månader. 2008 var den genomsnittliga handläggningstiden 15,7 månader (fyra slutförda rapporter) och 2009 var den 22 månader (11 slutförda rapporter).

Av de under året slutförda utredningarna hade samtliga överskridit 12 månader. De undersökningar inom spårbunden trafik som slutfördes under 2010 var från 2007 och 2008 och det var en medveten strategi att slutföra gamla ärenden. Vid årsskiftet 2010 - 2011 finns bara ett äldre ärende som påbörjats före 2010. Det ärendet har slutförts i början av 2011.

Under 2010 påbörjades också 6 nya undersökningar som tog stora resurser i anspråk. De nya undersökningarna måste prioriteras då den initiala faktainsamlingsfasen är av stor betydelse för att kunna leverera en korrekt undersökning av rätt kvalitet.

De långa utredningstiderna för de under året lämnade rapporterna förklaras främst av att det under året endast fanns två fast anställda haveriutredare inom spårbunden trafik, varav den ene hade ett uppdrag som avdelningschef, vilket tog ca 50 procent av utredarens totala arbetstid i anspråk. I november 2010 utökades antalet haveriutredare för spårbunden trafik med en teknisk utredare.

Militär verksamhet

Under 2010 slutfördes en rapport. 2009 slutfördes inga rapporter. Under 2008 utgavs fem rapporter. Handläggningstiden för den undersökning som färdigställdes under 2010 var 29 månader. 2008 var den genomsnittliga handläggningstiden 17,6 månader (fem slutförda rapporter).

Orsaken till den långa utredningstiden beror på att militära utredningar generellt sett är komplexa och omfattande samtidigt som det endast finns en fast anställd utredare inom den militära verksamheten. Denna utredare har under året bedrivit utredningsarbete i fyra militära utredningar och i ett antal utredningar inom civil luftfart. Under året ledde han dessutom det svenska deltagandet i en internationell haverikommission som utredde orsaken till att det sydkoreanska patrullfartyget "Cheonan" förläste den 26 mars 2010 utanför Nordkoreas kust. Utredningen, som tog ca 6 månader att genomföra, bedrevs i Sydkorea. SHK:s utredare arbetade under lång tid på plats i Sydkorea.

Annan verksamhet

Under 2010 slutfördes en rapport vilket är samma antal som föregående år. Tre rapporter utgavs 2008. Handläggningstiden för den undersökning som färdigställdes under 2010 var 15 månader. 2008 var den genomsnittliga handläggningstiden 27,8 månader och 2009 var den 26 månader.

Den genomsnittliga handläggningstiden har således kraftigt minskat även om målet på 12 månaders utredningstid inte fullt uppnåtts. Utredningar inom området annan verksamhet tar generellt sätt längre tid att slutföra än utredningar inom transportområdet beroende på att de ofta är mer omfattande och komplexa. Det är endast de allra allvarligaste olyckorna och tillbud som SHK utreder inom detta område.

För den under året avslutade utredningen, branden på Kuddbygränd i Rinkeby, genomfördes omfattande och tidskrävande brandprov och avancerade beräkningar av rökspridning under

olika förutsättningar. Dessutom uppkom också vissa problem i samarbetet med polisen när det gällde undersökningen av brandplatsen m.m. Det tog också mycket lång tid att få ut medicinsk information, t.ex. obduktionsresultat, från hälso- och sjukvården rörande de omkomna i branden.

Nyckeltal 2 – Utbildningskostnad per årsarbetskraft

För att utredningar ska bedrivas effektivt och med god kvalitet ställs stora krav på utredarnas erfarenhet och kompetens. Nyanställda haveriutredare har behov av omfattande utbildningar inom utredningsmetodik men det är också viktigt att alla utredare fortlöpande vidmakthåller och utvecklar sin kunskap inom respektive sakområde. Kompetensen hos SHK:s haveriutredare har kartlagts och individuella kompetensplaner har upprättats för att få kunskap om vilken kompetens som finns inom myndigheten och vilken kompetensutveckling som bör prioriteras.

De utbildningar som genomförts under året är både interna och externa och omfattar såväl fördjupning inom respektive fackkompetens som generella utbildningar inom t.ex. utredningsmetodik, projektledning, brandskydd och säkerhet på olycksplats.

Tabell 2. Andel utbildningskostnad av totala personalkostnader och utbildningskostnad per årsarbetskraft

År	Andelen utbildningskostnad av total personalkostnad i % ⁶	Utbildningskostnad/årsarbetskraft i tkr ⁷
2008	2,46	24,4
2009	2,95	30,5
2010	2,90	30,0

Både andelen utbildningskostnad av total personalkostnad och utbildningskostnad per årsarbetskraft har minskat i jämförelse med föregående år. Minskningen kan förklaras av att antalet årsarbetskrafter har ökat från 16,90 2009 till 20,75 2010 med kraftigt ökade lönekostnader till följd. 2009 var lönekostnaderna inkl. sociala avgifter 16 741 tkr att jämföra med 20 635 tkr 2010. Även kostnaderna för utbildning har ökat, från 516 tkr 2009 till 624 tkr 2010 men i relation till totala personalkostnader blir andelen utbildningskostnader 2010 lägre i jämförelse med föregående år⁸.

Trots att nyckeltalen visar på en minskning av utbildningskostnader i relation till totala personalkostnader har det under året genomförts en hel del utbildningsinsatser för haveriutredarna. Några av dessa utbildningar har varit interna och inte genererat så stora kostnader som de externa utbildningarna inom utredningsmetodik vanligtvis gör. Som exempel kan nämnas utbildning för riskbedömning av och säkert uppträdande på olycksplats för samtliga haveriutredare och brandskyddsutbildning som genomförts för alla anställda. Under året genomfördes även en projektledarutbildning på fyra dagar där samtliga haveriutredare och viss del av den administrativa personalen deltog. Därutöver har flera mindre externa kurser och konferenser genomförts och fem av haveriutredarna har under året genomgått utbildning i utredningsmetodik.

⁶ Den totala personalkostnaden och kostnader för utbildning avser endast fast anställd personal, eventuella personal- och utbildningskostnader som avser särskilda utredningskostnader är inte inkluderade.

⁷ Den totala utbildningskostnaden för 2008 och 2009 är omräknad till 2010-års penningvärde.

⁸ Samtliga kostnader för 2009 som anges i löpande text är omräknade till 2010-års penningvärde

Nyckeltalet visar hur stor del av den totala personalkostnaden som avsatts till utbildning. Eftersom kostnaden för olika utbildningar varierar beroende på innehåll och kurslängd, ger detta mått inte en helt rättvisande bild av SHK:s utbildningsinsatser. De utbildningar som är aktuella för SHK:s utredare är ofta mycket kostsamma och flertalet sker i utlandet.

Ett nyckeltal som i stället redovisar antalet utbildningstimmar i relation till total arbetstid torde vara mer rättvisande. Tidredovisningen för 2010 visar att den tid som avsatts till kompetensutveckling under året uppgick till totalt 7 procent av total arbetstid. I gruppen haveriutredare var 8 procent av total arbetstid avsatt till kompetensutveckling. I SHK:s verksamhetsplan för 2010 var målet för kompetensförsörjningen att andelen tid för kompetensutveckling av total arbetstid skulle uppgå till 6 procent, vilket alltså är uppfyllt.

Nyckeltal 3 – Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft

Som ett mått på effektivitet och god hushållning redovisas nedan andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskrafter. En minskning av andelen administrativ personal i förhållande till andelen personal inom kärnverksamheten kan vara en indikator på att myndighetens verksamhet bedrivits effektivare. En för liten andel kan dock leda till att personal inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administration med risk för minskad produktion. Med utgångspunkt från myndighetens nuvarande uppdrag och organisationsindelning gör SHK bedömningen att för att uppnå effektivitet och god balans mellan stöd- och kärnverksamhet bör andelen stabs- och stödpersonal inte överstiga 30 procent.

Tabell 3. Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft

År	Andel stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft
2008	29 %
2009	23 %
2010	26 %

Tabellen visar hur stor andel av SHK:s totala arbetskraft som utgörs av administrativ personal, där varje anställds huvuduppgift har används som grund för kategoriseringen av personal inom stöd- respektive kärnverksamhet.

Andelen administrativ personal av SHK:s totala årsarbetskraft har ökat i jämförelse med föregående år. Det förklaras av att den administratör som under 2009 hyrdes in från ett bemanningsföretag fick en fast anställning i slutet av samma år. I slutet av 2009 ersattes även en inhyrd assistent som arbetat några timmar om dagen med en tidsbegränsad anställning på heltid. Under 2010 rekryterades även en kvalificerad informatör med IT-kompetens vars provanställning inte förlängdes.

SHK som är en relativt liten myndighet har vissa funktioner inhyrda för att uppnå kostnads-effektivitet. Det rör sig om ekonomi- och personaladministration som sköts av Kammarkollegiet och IT-supporten som sker på konsultbasis. SHK tar även konsult hjälp vid större upphandlingar och vid vissa rekryteringar. Dessa funktioner är inte medräknade i ovanstående nyckeltal.

Nyckeltal 4 – Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

Som ytterligare mått på effektivitet och god hushållning redovisas nedan vad SHK:s administrativa stöd kostar i relation till SHK:s totala förvaltningskostnader och hur kostnadsutvecklingen ser ut över tiden.

Även här kan ett liknande resonemang som ovan föras. En minskning av kostnaderna för det administrativa stödet i relation till totala förvaltningskostnader kan vara en indikator på att myndighetens verksamhet bedrivits effektivare men minskade resurser inom stödfunktionerna kan också leda till att personal inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administrativa göromål med risk för minskad produktion inom kärnverksamheten som resultat. SHK bedömer att för att uppnå effektivitet och god balans mellan stöd- och kärnverksamhet bör kostnader för det administrativa stödet inte överstiga 20 procent.

Tabell 4. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

År	Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader
2008	19,8 %
2009	19,5 %
2010	18,3 %

Tabellen visar hur stor andel av SHK:s totala förvaltningskostnader som utgörs av kostnader för det administrativa stödet. I kostnaderna för det administrativa stödet ingår löner för fast anställd personal samt köpta tjänster inom stödfunktionerna ledning, ekonomi, personal, IT, kommunikation/ information, upphandling samt övriga stödfunktioner så som registratur, arkivering, reception och vaktmästeri.

Kostnaderna för det administrativa stödet i relation till totala förvaltningskostnader har minskat över tiden. Minskningen på 1,2 procent mellan 2009 och 2010 kan förklaras av att SHK:s totala förvaltningskostnader ökat stort i jämförelse med föregående år. 2009 var de totala förvaltningskostnaderna 24 147 tkr och 2010 var de 28 281 tkr, vilket ger en ökning på 4 134 tkr (17,1 procent). Kostnaderna för det administrativa stödet har också ökat, från 4 716 tkr 2009 till 5 178 tkr 2010, en ökning på 462 tkr (9,8 procent) men ökningen har inte följt den totala kostnadsutvecklingen och i relation till totala förvaltningskostnader blir kostnaderna för det administrativa stödet därmed lägre 2010 i jämförelse med föregående år⁹.

Övriga åtgärder för ökad effektivitet

Utöver nyckeltalen ovan redovisar SHK i det följande andra betydande åtgärder som vidtagits för att öka effektiviteten och förbättra hushållningen med resurser framöver.

Tidredovisning

I april 2009 införde SHK tidredovisning. Nedan redovisas en sammanställning av hur den totala arbetstiden under perioden april till december 2009 och perioden januari till december 2010 fördelats på SHK:s olika verksamheter.

⁹ Samtliga kostnader för 2009 som anges i löpande text är omräknade till 2010-års penningvärde.

Tabell 5. Fördelning av total arbetstid på SHK:s olika verksamheter

Verksamhet	Andel i % av den totala arbetstiden under perioden 0904-0912	Andel i % av den totala arbetstiden under perioden 1001-1012
Utredningsverksamhet	50	48
Övrigt säkerhetsarbete, nationellt	3	4
Övrigt säkerhetsarbete, internationellt	8	5
Kompetensutveckling	6	7
Övrigt ¹⁰	33	36

Tidredovisningen visar att under 2010 har 57 procent av total arbetstid ägnats åt kärnverksamheten vilket är en minskning med 4 procent i jämförelse med den period under 2009 som tidredovisning fördes (april till december).¹¹ I gruppen haveriutredare är andelen tid för kärnverksamhet 64 procent av total arbetstid vilket är en minskning med 3 procent i jämförelse med förra mätperioden. Andelen tid för kompetensutveckling har ökat med 1 procent i jämförelse med 2009 och i gruppen haveriutredare har den ökat från 7 procent 2009 till 8 procent 2010.

En förklaring till att andelen tid för kärnverksamhet har minskat kan vara de nyanställningar som gjorts på senare tid. Under senare delen av 2009 anställdes tre haveriutredare och ytterligare två anställdes under 2010. Att introducera nyanställda haveriutredare tar mycket tid i anspråk, både från de haveriutredare som sköter introduktionen och från dem som blir introducerade. Under året har en del större utbildningsinsatser genomförts vilket också tagit tid i anspråk. Tid som annars kunde ha lagts på kärnverksamheten. Under 2010 påbörjades ett utvecklingsprojekt som har som mål att ta fram ett certifierbart verksamhetssystem för SHK. Projektet har under året tagit en hel del arbetstid i anspråk. Projektet beräknas vara klart under våren 2012.

SHK:s verksamhetssystem

Under 2010 har ett omfattande arbete med att ta fram ett verksamhetssystem för SHK påbörjats. Arbetet bedrivs i projektform och har som mål att ta fram ett certifierbart processbaserat verksamhetssystem. Ett väl fungerande verksamhetssystem förväntas bl.a. ge ett enhetligt och effektivt sätt att arbeta, struktur och tydlighet i utredningsverksamheten, ändamålsenliga underlag för prioriteringar och beslut samt fungerande revision och kvalitetssäkring.

SHK:s miljöledningsarbete

Under 2010 genomfördes en revision av tidigare utförd miljöutredning, SHK:s miljöpolicy uppdaterades och miljömål för 2011 togs fram.

Samverkan med andra myndigheter

SHK samverkar med två andra mindre myndigheter vars kontorslokaler är belägna i samma fastighet. Samverkan gäller delade lokaler, delad personal och delad service. Detta har medfört att kostnaderna för såväl lokaler, personal, vissa konsultinsatser samt viss service blivit lägre.

¹⁰ Övrig tid består av lednings/styrning, verksamhetsutveckling och administration m.m.

¹¹ Till SHK:s kärnverksamhet räknas utredningsverksamhet och övrigt säkerhetsarbete.

Nya lokaler

Kontraktet för de kontorslokaler som SHK hyr på Teknologgatan i Stockholm går ut den 31 oktober 2011. Under de sex år som hyreskontraktet gällt har verksamheten växt och antalet anställda mer än fördubblats. Behovet av större kontorsutrymme är trängande och måste redan i början av 2011 leda till att SHK hyr ytterligare kontorsrum av en av de myndigheter som SHK samverkar med i fastigheten. Under året har därför och då nuvarande hyreskontrakt måste sägas upp senast den 31 januari 2011, ett lokalprogram tagits fram, som visar att SHK för kommande hyresperiod, med framtida personalbehov inräknat, behöver en kontorsyta på ca 950 m² vilket är en ökning med ca 470 m² i jämförelse med den yta som finns idag. I den beräknade ytan ingår förutom kontorsrum även mötesrum, förråd, arkiv och utrymme för omklädning, dusch samt avspolning och förvaring av kläder och utrustning.

SHK har under 2010 hyrt och iordningställt sådana avskilda och låsbara förvarings- och verkstadslokaler i Stängnäs som uppfyller kraven på lokaler för förvaring av vrak enligt annex 13 till Chikagokonventionen. Dessa lokaler är ändamålsenliga och lämpligt placerade i Sverige och därmed bl.a. mera lättillgängliga från kontorslokalerna i Stockholm än de tidigare i Halmstad som tillfälligt hyrdes av Försvarmakten. De är också billigare än lokalen i Halmstad.

Översyn av SHK:s uppdrag och organisation

SHK har i september 2010 överlämnat en promemoria avseende SHK:s uppdrag och organisation till regeringen för övervägande och eventuella åtgärder.

För att förbättra och effektivisera verksamheten bör enligt SHK såväl SHK:s organisation som SHK:s uppdrag i den del det inte är konventionsbundet eller EU-reglerat ses över, liksom lagstiftningen om utredning av olyckor. Myndigheten tillkom 1978 och någon översyn har inte gjorts sedan dess. Däremot har lagstiftningen ändrats ett flertal gånger på grund av att olika EU-direktiv implementerats och behöver ses över för att säkerhetsställa en systematisk och klar lagstiftning.

Organisationen med domarkompetenta ordföranden som leder utredningar är unik för Sverige och behovet av juridisk kompetens kan och bör tillgodoses på annat sätt. Uppdraget då det gäller de inte EU-reglerade och konventionsbundna områdena bör övervägas och preciseras för att på bästa sätt och så effektivt som möjligt utnyttja den utredningskompetens som finns inom SHK. SHK bör utöver på transportområdet som EU beslutat, utreda olyckor på de områden där de är mest frekventa. Som exempel på sådana olyckor kan nämnas bränder och olyckor inom sjukvården. Även SHK:s uppdrag att utreda räddningsinsatsen bör ses över och samordnas med andra utredningsinsatser på det området. Slutligen bör SHK:s uppdrag att utreda militära olyckor ses över och frågan ställas vad Försvarmaktens deltagande i utlandsinsatser betyder för utredning av militära olyckor.

2.2.10 Intäkter och kostnader

Åtterrporteringskrav

Fördelningen av de särskilda utredningskostnaderna för haveriutredningar ska redovisas. Redovisningen ska jämföras med kostnaderna under den senaste treårsperioden. Även intäkter och kostnader avseende förvaltning ska redovisas och jämföras med den senaste treårsperioden. Redovisningen ska kommenteras.

Återrapportering

Intäkter av avgifter och särskilda utredningskostnader

Enligt regleringsbrevet för budgetåret 2010 får SHK ta ut avgifter för särskilda utredningar. De särskilda utredningskostnaderna, som föranleds av enskilda utredningar, ska betalas av Transportstyrelsen, Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). De särskilda utredningsutgifterna ska månadsvis faktureras de betalningsansvariga myndigheterna. SHK som fr.o.m. 2011 ska finansieras via anslag får under 2010 även fakturera för kostnader motsvarande myndighetskapalet. Inkomsterna disponeras av Statens haverikommission.

Tabell 1. Intäkter av avgifter avseende särskilda utredningar (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
2008	4 344	944	1 337	3 838	1 360	11 823
2009	4 465	1 304	2 252	676	545	9 242
2010	3 708	1 480	1 987	364	1 923	9 462

Tabell 2. Särskilda utredningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
2008	4 285	940	1 310	3 802	1 360	11 697
2009	4 355	1 304	2 339	757	545	9 300
2010	3 574	1 343	1 762	222	1 872	8 773

Skillnaden mellan totala intäkter av avgifter och totala särskilda utredningskostnader består av fakturerat myndighetskapalet (873 tkr) och övriga periodiseringar (-184 tkr).

De särskilda utredningskostnaderna bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket arbete av externa specialister som krävs i pågående och under året avslutade utredningar.

Den totala minskningen av de särskilda utredningskostnaderna beror främst på att antalet fast anställd personal har ökat vilket gör att behovet av konsultinsatser minskat.

Civil luftfart

De särskilda utredningskostnaderna inom civil luftfart uppgick till 3 574 tkr under 2010 vilket innebär en minskning med 781 tkr i jämförelse med 2009. Antalet anställda har ökat under 2010.

Den utredning som under året genererat största andelen särskilda utredningskostnader, 1 334 tkr, är ett allvarligt tillbud den 16 januari 2010 på Stockholm/Arlanda flygplats med ett trafikflygplan av typen Airbus från det statliga Iranska flygbolaget Iran Air. Alldeles i inledningen till starten inträffade ett motorhaveri, vilket ledde till att flygplanet körde av banan. Inga människor kom till skada och flygplanet fick, bortsett från den havererade motorn, lättare skador.

I utredningen har SHK, dels anlitat teknisk expertis på bl.a. jetmotorer, dels tvingats genomföra en mängd kostsamma specialundersökningar och tester. Den skadade motorn demonte-

rades från flygplanet för teknisk undersökning. Avtal om inspektion och undersökning träffades med Lufthansa Technik, som är en auktoriserad underhållsinstans för den aktuella motortypen. På grund av ett amerikanskt handelsembargo mot staten Iran, komplicerades och försenades undersökningen då såväl Lufthansa som motortillverkaren General Electric fick begära dispenser från USA avseende undersökningen. Kostnaden för motorundersökningen var hög och avtalet med Lufthansa Technik blev komplicerat. SHK anlät affärsjuridisk expertis för att bistå vid analysen av avtalet och dess villkor. Undersökningen kunde påbörjas under november 2010 och är ännu inte helt avslutad.

SHK har också med konsultinsatser från Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm genomfört teoretiska beräkningar av luftfartygets kursstabilitet vid motorbortfall i låga farter. Härutöver har SHK utfört en serie tester i simulator vid Airbusfabriken i Toulouse i Frankrike. Totalt genomfördes 26 simulatorkörningar med torr, våt samt delvis isbelagd bana.

En annan utredning som genererat stora särskilda utredningskostnader under året, 511 tkr, är utredningen av haveriet i Falsterbo den 26 oktober 2006 med ett CASA-flygplan från Kustbevakningen i Falsterbo. Som nämnts tidigare var utredningen mycket komplex, omfattande och tidsödande. Utredningschefen lämnade sin anställning under utredningstiden men avtal kunde träffas om att han i stället som konsult skulle slutföra utredningen. Det hade varit svårt att ersätta den aktuella utredaren med någon annan i det läge som utredningen då befann sig utan stora förseningar och ytterligare fördyringar. Utredningsarbetet har således bedrivits med en konsult som utredningschef.

Orsaken till de sprickor som orsakade att en vinge bröts av under flygning var svårutredda och den förklaring SHK kom fram till i sin analys måste genom ett omfattande och tidskrävande arbete kvalitetssäkras innan rapporten slutligen kunde publiceras med de resultat som SHK funnit i undersökningen.

Den undersökning, som härefter dragit störst särskilda utredningskostnader, är en helikoptero olycka den 1 juli 2009 i närheten av Idre i Västra Dalarna som under 2010 kostat 219 tkr. Kostnaderna i utredningen hänförs till tekniska undersökningar vid materiallaboratorier samt anlitaandet av en teknisk expert på helikoptrar.

Civil sjöfart

De särskilda utredningskostnaderna inom civil sjöfart uppgick till 1 343 tkr 2010 och ligger i stort sett på samma nivå som under år 2009. Antalet anställda har varit oförändrat under 2010.

Kostnaderna består till största delen av de konsultinsatser som gjorts i samband med en utredning avseende en kollision mellan passagerarfärjorna Gotlandia II och M/S Gotland den 23 juli 2009. Under 2010 har denna utredning genererat särskilda utredningskostnader på 1 114 tkr. Utredningen var omfattande och krävde extern konsulthjälp på flera områden.

Förutom behov av extern sjöteknisk expertis behövdes i undersökningen mycket betydande konsultinsatser för analyser av samspelet mellan människa, teknik och organisation, s.k. MTO-analys, för att kunna göra bedömningar av besättningarnas förutsättningar för att agera korrekt före, under och efter kollisionen.

Ett av de inblandade fartygen var utrustat med vattenjet för framdrivning och manövrering och för att kunna bedöma fartygens manövrering i samband med olyckan har på SHK:s upp-

drag genomförts en serie simuleringar och beräkningar hos ett konsultföretag som verkar inom fartygsdesign och maritima operationer. Tillverkaren av bryggutrustningen på Gotlandia II fick också anlitas för analyser och bedömningar av påstådda felfunktioner hos denna.

En annan utredning som krävt en del konsultinsatser under året avser en brand i maskinrummet på ro-ro – fartyget Sea Wind den 2 december 2008. Utredningen har genererat särskilda utredningskostnader på 182 tkr där största delen 171 tkr utgör konsultkostnader. Konsultinsatserna utgörs framför allt av bestämmande av brandorsak, allmän kännedom om fartygets maskiner och teknisk undersökning av vissa motordelar.

Spårbunden trafik

De särskilda utredningskostnaderna inom området spårbunden trafik uppgick till 1 762 tkr och har i förhållande till år 2009 minskat med 577 tkr. Antalet anställda har ökat under 2010.

De utredningar som under året genererat de största kostnaderna inom spårbunden trafik är följande.

En utredning avseende en tågurspårning den 4 juni 2008 på sträckan Rotebro-Upplands Väsby, har under 2010 genererat 642 tkr i särskilda utredningskostnader. Kostnaderna består till största delen av omfattande tekniska undersökningar av den hjulring som brast på RC loket i tåget.

En annan utredning som krävt externa konsultkostnader gäller ett tillbud till kollision mellan två tåg på stationen Furuviik södra den 13 mars 2010. Utredningen, vars särskilda utredningskostnader uppgick till 304 tkr, har krävt vissa tekniska undersökningar och utredarhjälp på konsultbasis.

En utredning gällande en olycka den 9 september 2010 då två personer omkom vid passage över en plankorsning vid Solgården, Stenungsund genererade särskilda utredningskostnader på 409 tkr under 2010. Kostnaderna avser huvudsakligen tekniska undersökningar av vägskyddsanläggningen.

Militär verksamhet

De särskilda utredningskostnaderna inom den militära verksamheten uppgick till 222 tkr 2010, vilket är en minskning med 535 tkr från föregående år. Antalet anställda har varit oförändrat under 2010.

De två utredningar som dragit högst särskilda utredningskostnader under året är dels en olycka den 6 augusti 2009 med en JAS39 C i Ronneby, där flygplanet landade med infällt landställ, dels en olycka den 19 maj 2010 vid Rinkabyfältet norr om Åhus i Skåne då ett militärt transportflygplan fällde last med fallskärm utanför det upprättade fällningsområdet. Den förstnämnda utredningen har under året kostat 88 tkr och den sistnämnda 95 tkr. I båda fallen hänför sig kostnaderna dels till insatser av extern expertis, dels utredningsgruppens resor till olycksplatsen och till respektive förband.

Annan verksamhet

Inom området annan verksamhet uppgick de särskilda utredningskostnaderna till 1 872 tkr vilket är en ökning med 1 327 tkr i jämförelse med 2009. SHK har inga fast anställda utredare inom detta område.

Kostnaderna består till största delen av de konsultinsatser som gjorts i samband med en utredning avseende en brand på Kuddbygränd i Rinkeby. Under året genererade utredningen 1 770 tkr i särskilda utredningskostnader. Vid olyckan omkom en vuxen kvinna och sex barn på grund av rökförgiftning när de försökte ta sig ut ur byggnaden. För att i utredningen kunna få en uppfattning om hur mycket rök som producerades vid branden, dess sammansättning och giftighet m.m., anlätades SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut (SP) för att genomföra brandprov i fullskala vid sin anläggning i Borås. De vid SP uppnådda resultaten låg därefter till grund för omfattande och kvalificerade datorberäkningar av rökspridningen i byggnaden dels vid den verkliga branden, dels vid olika andra förutsättningar. Kostnaderna i utredningen hänför sig, förutom till kostnaderna för brandprov och beräkningar av rökspridning, till kostnader för extern brandteknisk och medicinsk expertis.

Bidragsintäkter och förvaltningskostnader

Enligt SHK:s regleringsbrev får förvaltningskostnaderna uppgå till högst 31 460 tkr. Årets utfall är 28 281 tkr. Betalningsansvaret för förvaltningskostnaderna fördelas mellan de betalningsansvariga myndigheterna enligt en förutbestämd fördelning:

Transportstyrelsen	75 %
Försvarsmakten	10 %
MSB	15 %

Intäkterna bokförs som intäkter av bidrag i SHK:s redovisning.

Enligt regleringsbrevsändringen 16 december 2010 (Fö2010/2167/MFU) får SHK, med anledning av regeringens förslag i budgetpropositionen för 2011 om att SHK fr.o.m. 2011 ska finansieras via anslag, under 2010 även fakturera för kostnader motsvarande myndighetskapitalet. Inkomsterna disponeras av Statens haverikommission.

Tabell 3. Bidragsintäkter avseende SHK:s förvaltningsram (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
2008	9 657	2 224	4 214	2 146	3 219	21 460
2009	10 374	2 306	4 611	2 508	3 762	23 561
2010	13 110	3 011	6 022	3 028	4 541	29 712

Tabell 4. Förvaltningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
2008	6 214	3 995	3 551	2 885	5 549	22 194
2009	6 199	6 199	4 053	3 099	4 291	23 841
2010	8 651	7 970	4 514	3 028	4 118	28 281

Skillnaden mellan totala bidragsintäkter och totala förvaltningskostnader består av fakturerat myndighetskapital (2 176 tkr) och övriga periodiseringar (-745 tkr).

Skillnaden mellan intäkter och kostnader för de fem utredningsområdena förklaras dels av att betalningsansvaret för SHK:s förvaltningsutgifter fördelas mellan de betalningsansvariga myndigheterna enligt en förutbestämd fördelning som anges i regleringsbrevet. Kostnaderna har, för att ge en mer rättvisande bild, fördelats mellan de olika utredningsområdena enligt en fördelningsmodell som bygger på andelen direkta lönekostnader per utredningsområde.

Ökningen av förvaltningskostnaderna beror i huvudsak på ökade lönekostnader och andra kostnader som uppstått till följd av nyanställningar som gjorts under senare delen av 2009 och under 2010.

Att förvaltningskostnaderna inte ökat som budgeterat beror i huvudsak på att planerade rekryteringar inte kunnat ske förrän långt in på året på grund av att beslut om slutliga medel för 2010 fattades mycket sent. Beslut om en tilläggsbudget på 5 431 tkr beslutades först i slutet av maj 2010.

Totala intäkter och kostnader per utredningsområde

Tabell 5. Totala intäkter (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
2008	14 001	3 168	5 551	5 984	4 579	33 283
2009	14 839	3 610	6 863	3 184	4 307	32 803
2010	16 818	4 491	8 009	3 392	6 464	39 174

Tabell 6. Totala kostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
2008	10 499	4 935	4 861	6 687	6 909	33 891
2009¹²	10 554	7 503	6 392	3 856	4 836	33 141
2010	12 225	9 313	6 276	3 250	5 990	37 054

Skillnaden mellan totala intäkter och totala kostnader består av fakturerat myndighetskapital (3 049 tkr) och övriga periodiseringar (-929 tkr).

¹²På grund av ett summeringsfel i årsredovisningen för 2009 blev fördelningen av de totala kostnaderna mellan de olika utredningsområdena felaktig, felet är korrigerat i årsredovisningen för 2010.

3 FINANSIELL REDOVISNING

3.1 RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING			
(tkr)	Not	2010	2009
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	9 702	9 243
Intäkter av bidrag	2	29 712	23 976
Finansiella intäkter	3	15	0
Summa		39 429	33 219
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-22 244	-18 551
Kostnader för lokaler		-2 002	-1 449
Övriga driftkostnader		-12 597	-12 900
Finansiella kostnader	5	-41	-34
Avskrivningar och nedskrivningar		-171	-207
Summa		-37 055	-33 140
Verksamhetsutfall		2 375	80
Årets kapitalförändring	6	2 375	80

3.2 BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2010-12-31	2009-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	150	0
Summa		150	0
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	134	117
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	70	178
Summa		204	294
Fordringar			
Kundfordringar		0	4
Fordringar hos andra myndigheter	10	7 837	7 191
Summa		7 837	7 195
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	11	465	482
Upplupna bidragsintäkter	12	2 176	0
Övriga upplupna intäkter	13	873	683
Summa		3 515	1 165
		11 707	8 655
SUMMA TILLGÅNGAR			
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	14	30	30
Balanserad kapitalförändring	15	-2 375	-2 454
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	6	2 375	79
Summa		30	-2 345
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	16	283	229
Övriga avsättningar	17	232	196
Summa		515	425
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	18	93	264
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	19	4 729	4 772
Skulder till andra myndigheter		1 109	878
Leverantörsskulder		2 738	1 932
Övriga skulder		422	378
Summa		9 091	8 224
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	20	2 070	1 867
Övriga förutbetalda intäkter		0	482
Summa		2 070	2 350
		11 707	8 655
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER			

3.3 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

SHK:s bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Upplysningar om avvikelser

Avvikelser från allmänna råd

Enligt ESV:s föreskrifter till FÅB 2 kap 4 § ska driftkostnader per årsarbetskraft redovisas i sammanställning av väsentliga uppgifter. Enligt ESV:s allmänna råd ska driftkostnaderna hämtas från resultaträkningen.

För att redovisningen ska ge en rättvisande bild i enlighet med FÅB 2 kap 6 § beräknas driftkostnaderna per årsarbetskrafterna på förvaltningskostnaderna i stället för totala driftkostnader enligt resultaträkningen. Detta eftersom de särskilda utredningskostnaderna påverkas av de olyckor som utreds och har en annan karaktär än förvaltningskostnader. De totala driftkostnaderna per årsarbetskraft redovisas i not till sammanställning över väsentliga uppgifter.

Upplysningar av väsentlig betydelse

Enligt regleringsbrevet får förvaltningskostnaderna uppgå till högst 31 460 tkr. Årets utfall är 28 281 tkr. Betalningsansvaret för förvaltningsutgifterna fördelas mellan de betalningsansvariga myndigheterna enligt en förutbestämd fördelning, se tabellen nedan. Intäkterna bokförs som intäkt av bidrag i SHK:s redovisning.

Transportstyrelsen	75 %
Försvarsmakten	10 %
Myndigheten för samhällskydd och beredskap	15 %

SHK får ta ut avgift för särskilda utredningskostnader som föranleds av enskilda utredningar. I regleringsbrevet anges de myndigheter som ska betala kostnaderna för olika typer av utredningar.

Både förvaltningsutgifterna och de särskilda utredningsutgifterna ska månadsvis faktureras de betalningsansvariga myndigheterna.

Förutom förvaltnings- resp utredningsutgifterna har SHK fakturerat hela kapitalförändringen per 2010-12-31 med anledning av att SHK:s verksamhet finansieras med anslag fr.o.m. 2011.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Föregående år var beloppsgränsen 10 tkr.

Beloppsgränsen för förbättringsutgifter på annans fastighet är 50 tkr. Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock lägst tre år.

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Avskrivning under anskaffningsåret sker från den månad tillgången tas i bruk.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Dataprogram, licenser, rättigheter Datorer och kringutrustning
5 år	Övriga kontorsmaskiner Inredningsinventarier
6 år	Förbättringsutgifter på annans fastighet

Bärbara datorer kostnadsförs vid anskaffningstillfället.

Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp som de efter individuell prövning beräknas bli betalda.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare / styrelseuppdrag

	Lön (tkr)
Generaldirektör Åsa Kastman Heuman	992

Inga förmåner

Anställdas sjukfrånvaro

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas andel av totala sjukfrånvaron under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer.

I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupper sammanlagda ordinarie arbetstid. Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2010	2009
Totalt	6,9	5,7
Andel 60 dagar eller mer	81,3	65,1
Kvinnor	2,6	3,8
Män	10,0	7,2
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,4	-
Anställda 50 år -	11,2	8,7

Sjukfrånvaro för anställda - 29 år lämnas inte då inga anställda finns i det åldersintervallet.

Den ökade sjukfrånvaron förklaras av att den medarbetare som var långtidssjukskriven under större delen av 2009 varit fortsatt långtidssjukskriven under hela 2010.

Noter (tkr)

Resultaträkning

		2010	2009
Not 1	Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	9 701	9 242
	Övriga intäkter	1	1
	Summa	9 702	9 243
	Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen saknas.		
Not 2	Intäkter av bidrag		
	Intäkter av bidrag	29 712	23 976
	Summa	29 712	23 976
	Ökningen av intäkterna beror på att förvaltningsutgifterna som faktureras de betalningsansvariga myndigheterna har ökat. Av ökningen utgör 1 769 tkr fakturering av myndighetskapital i samband med övergången till att myndigheten blir anslagsfinansierad fr.o.m. 2011.		
Not 3	Finansiella intäkter		
	Övriga ränteintäkter	15	0
	Summa	15	0
Not 4	Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	13 026	11 123
	Övriga kostnader för personal	9 218	7 428
	Summa	22 244	18 551
	De nyanställningar som gjordes under senare delen av 2009 och under 2010 har medfört att SHK:s årsarbetskrafter ökat från 17 st (2009) till 21 st (2010) med ökade personalkostnader som följd.		
Not 5	Finansiella kostnader		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	19	25
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	1	3
	Övriga finansiella kostnader	21	6
	Summa	41	34
Not 6	Årets kapitalförändring		
	Periodiseringsdifferenser	2 375	79
	Summa	2 375	79
	SHK har fakturerat hela kapitalförändringen per 2010-12-31 med anledning av att SHK:s verksamhet finansieras med anslag fr.o.m. 2011.		

Balansräkning

		2010	2009
Not 7	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
	Årets anskaffningar	150	0
	Summa anskaffningsvärde	150	0
	Utgående bokfört värde	150	0
Not 8	Förbättringsutgifter på annans fastighet		
	Ingående anskaffningsvärde	351	351
	Årets anskaffningar	81	0
	Summa anskaffningsvärde	432	351
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-234	-176
	Årets avskrivningar	-64	-58
	Summa ackumulerade avskrivningar	-298	-234
	Utgående bokfört värde	134	117
Not 9	Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
	Ingående anskaffningsvärde	1 219	1 321
	Årets anskaffningar	0	15
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-84	-117
	Summa anskaffningsvärde	1 135	1 219
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 041	-1 022
	Årets avskrivningar	-108	-136
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	84	117
	Summa ackumulerade avskrivningar	-1 065	-1 041
	Utgående bokfört värde	70	178
Not 10	Fordringar hos andra myndigheter		
	Fordran ingående mervärdesskatt	663	596
	Kundfordringar hos andra myndigheter	17	13
	Fordringar betalningsansvariga myndigheter	7 157	6 582
	Summa	7 837	7 191
Not 11	Förutbetalda kostnader		
	Förutbetalda hyreskostnader	421	334
	Övriga förutbetalda kostnader	44	148
	Summa	465	482
Not 12	Upplupna bidragsintäkter		
	Inomstatliga	2 176	0
	Summa	2 176	0

Posten 2010 består av fakturerat myndighetskapital avseende fasta kostnader i samband med att myndigheten övergår till anslagsfinansiering 2011.

	2010	2009
Not 13 Övriga upplupna intäkter		
Upplupna avgiftsintäkter IS	873	0
Övriga upplupna intäkter IS	0	683
Summa	873	683
<p>Beloppet 2010 består av fakturerat myndighetskapital avseende särskilda utredningskostnader i samband med att myndigheten övergår till anslagsfinansiering 2011.</p>		
Not 14 Statskapital		
Konst anskaffad tidigare år	30	30
Utgående balans	30	30
Not 15 Balanserad kapitalförändring		
Periodiseringsdifferenser:		
<i>varav semesterlöneskuld och upplupna löner</i>	-1 384	-1 609
<i>varav avsättningar för delpension</i>	-229	-342
<i>varav övriga upplupna kostnader</i>	-762	-503
Summa	-2 375	-2 454
Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
Ingående avsättning	229	342
Årets pensionskostnad	165	0
Årets pensionsutbetalningar	-111	-112
Utgående avsättning	283	229
Not 17 Övriga avsättningar		
Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder		
Ingående balans	196	164
Årets förändring	37	32
Utgående balans	232	196
<p>Jämförelsetalen är omräknade. Föregående år redovisades avsättningen för kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder som upplupen kostnad</p>		
Not 18 Lån i Riksgäldskontoret		
<p>Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.</p>		
Ingående balans	264	456
Under året nyupptagna lån	0	15
Årets amorteringar	-171	-207
Utgående balans	93	264
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 000	1 200

Not 19 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret

Beviljad räntekontokredit i Riksgäldskontoret enligt regleringsbrevet	10 000	10 000
Utgående skuld på räntekontot	4 729	4 772
Summa	4 729	4 772

Not 20 Upplupna kostnader

Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 672	1 432
Övriga upplupna kostnader	398	435
Summa	2 070	1 867

Jämförelsetalen är omräknade. Föregående år redovisades avsättningen för kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder som upplupen kostnad. 2010 redovisas det som övrig avsättning

3.4 SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2010	2009	2008	2007	2006
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 000	1 200	1 200	1 000	1 000
Utnyttjad	93	264	456	528	756
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	5 000
Maximalt utnyttjad	5 804	5 745	6 681	5 561	4 865
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	19	25	147	121	62
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	9 702	9 243	11 829	14 571	7 682
Anslagskredit (Ej tillämpligt)					
Anslag (Ej tillämpligt)					
Bemyndiganden (Ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	21	17	17	16	17
Medelantalet anställda (st)	23	19	19	19	18
Driftkostnad per årsarbetskraft*	1 337	1 384	1 281	1 280	1 150
Kapitalförändring					
Årets	2 375	79	-620	-316	-666
Balanserad	-2 375	-2 454	-1 833	-1 517	-851

* Totala driftkostnader per årsarbetskraft (tkr) är enligt följande:

	år 2010	år 2009	år 2008	år 2007	år 2006
Förvaltningskostnader per åa	1 337	1 384	1 281	1 280	1 150
Särskilda utredningskostnader per åa	418	551	688	931	449
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 754	1 935	1 969	2 211	1 599

Jag intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm 2011-02-22

Åsa Kastman Heuman
Generaldirektör