

Regeringen  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Årsredovisning avseende räkenskapsåret 2001 för Statens haverikommission

Enligt förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisning m.m. överlämnar Statens haverikommission härmed årsredovisning avseende räkenskapsåret 2001.

Information har lämnats enligt 19 § lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Lena Svenaeus, föredragande, samt haveriutredarna Carin Hellner, Henrik Elinder, Monica J Wismar, Sakari Havbrandt och Rune Lundin.

På Statens haverikommissions vägnar

Lena Svenaeus

## Sändlista

Näringsdepartementet, Original+	5	
Försvarsdepartementet	1	
Finansdepartementet		4
Riksdagens utredningstjänst	9	
Riksrevisionsverket	2	
Ekonomistyrningsverket	3	
Statskontoret	2	
Arbetsgivarverket	2	
Försvarsmakten	1	
Statens räddningsverk	1	
Banverket	1	
Sjöfartsverket	1	
Luftfartsverket	1	
Kammarkollegiet/RC	1	
Statstjänstemannaförbundet OFR	1	
SACO/SR (JUSEK)	1	

**ÅRSREDOVISNING**  
**RÄKENSKAPSÅRET 2001**

# STATENS HAVERIKOMMISSIONS ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅRET 2001

## 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.

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

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 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (1996:282) med instruktion för Statens haverikommission, den senare ändrad fr.o.m. 1 januari 2002 (SFS 2001:1146).

## 2 RESULTATREDOVISNING

### 2.1 VERKSAMHETSMÅL

Regeringen har i regleringsbrevet för år 2001 fastställt att SHK:s verksamhet skall bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. SHK skall också inom verksamhetsområde "Forskning och analys" bidra till målet att producera erforderligt analysarbete m.m. för transport- och kommunikationssektorns utveckling.

För verksamhetsgrenen "haveriutredningar" skall SHK med sin verksamhet främst bidra till att uppfylla det transportpolitiska delmålet om en säker trafik, där ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet, samt genom att transportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.

SHK skall därtill med sin kompetens inom området också främja säkerheten inom andra samhällssektorer.

SHK:s verksamhet delas in i fem verksamhetsgrenar, nämligen civil luftfart, civil sjöfart, järnvägstrafik, militär verksamhet, och annan verksamhet.

I regleringsbrevet har regeringen vidare angett följande mål:

- SHK skall fastställa olycksorsaken i varje undersökning.
- SHK skall kunna ge sådana synpunkter och rekommendationer till tillsynsmyndigheterna att framtida olyckor och tillbud till olyckor förebyggs. SHK skall vidare begära återrapportering från respektive tillsynsmyndighet om i vilken utsträckning åtgärder har vidtagits i enlighet med rekommendationerna.
- Handläggningstiden för haveriutredningar skall vara begränsad till högst tolv månader för militära ärenden, civila sjöfartsärenden, järnvägstrafikärenden och ärenden rörande annan verksamhet. För civila luftfartsärenden skall den genomsnittliga handläggningstiden vara högst sex månader.
- Handläggningen av haveriutredningar skall ske så resurseffektivt som möjligt.
- SHK:s medverkan i internationellt arbete syftande till kompetensuppbyggnad och kunskapsspridning skall ske på ett så ändamålsenligt och effektivt sätt som möjligt

SHK har också för egen del angett som mål att rapporterna skall vara språkmässigt tillgängliga för läsare utan specialkunskaper.

### 2.2 STATISTIK

Statistiskt presenteras varje verksamhetsgren i tre tabeller. Tabell 1 innehåller antalet inkomna och avgjorda ärenden. Tabell 2a och 2b redovisar antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av undersökning, antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken fastställts. Som framgår av tabellerna har SHK valt att finfördela indelningen av luftfartskategorierna fr.o.m. år 2001. Tabell 3 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

SHK vill i sammanhanget peka på att tillbud inte särredovisas från och med år 1999. Anledningen är främst att det ofta är en slump om en händelse får sådana konsekvenser att den enligt lagstiftningen skall 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 allvarligt tillbud till en större olycka. Det avgörande för om händelsen skall utredas bör enligt SHK:s mening hellre vara den potentiella risken för allvarlig olycka.

När det gäller rekommendationer redovisas dessa för de tre senaste verksamhetsåren så att de avgivna rekommendationerna anges som Genomförda, Genomförs ej eller Öppna.

Dessa begrepp innebär följande. Genomförd anses en rekommendation vara om syftet med rekommendationen har fyllts även om säkerhetsmyndigheten har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK anvisat. Att rekommendationen inte genomförs innebär att säkerhetsmyndigheten har tagit slutlig ställning och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av rekommendationen. Öppen anses rekommendationen vara om något slutligt ställningstagande inte kommit in från säkerhetsmyndigheten.

## 2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
1999	21	112	105	28
2000	28	115	118	24
2001	24	85	93	16

Tabell 2 a Inledda undersökningar

År	1999	2000	År	2001
Tunga fpl <sup>1</sup>	9	6	Tunga fpl	6
Flermotoriga lätta fpl	4	2	Flermotoriga lätta fpl	1
Enmotoriga fpl	18	17	Enmotoriga fpl	18
Sjöflygplan	2	6	Enmotoriga sjöfpl	2
Helikoptrar	6	5	Helikoptrar	7
Segelflygplan	0	0	Gyroplan	2
Ultralätta fpl	14	8	Segelflygplan	0
Hängglidare	1	0	Ultralätta fpl	6
Ballonger	0	0	Ultralätta sjöfpl	1
Flygskärmar	7	7	Hängglidare	1
			Ballonger	1
			Flygskärmar	1
<b>Summa</b>	<b>61</b>	<b>51</b>	<b>Summa</b>	<b>46</b>

<sup>1</sup> Med tunga flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa som överstiger 5 700 kg.

Tabell 2 b Slutrapporter

År	1999	2000	År	2001
Tunga fpl	5	11	Tunga fpl	6
Flermotoriga lätta fpl	1	2	Flermotoriga lätta fpl	1
Enmotoriga fpl	18	15	Enmotoriga fpl	17
Sjöflygplan	2	8	Enmotoriga sjöfpl	5
Helikoptrar	6	3	Helikoptrar	10
Segelflygplan	1	-	Gyroplan	0
Ultralätta fpl	15	11	Segelflygplan	0
Hängglidare	1	-	Ultralätta fpl	7
Ballonger	0	-	Ultralätta sjöfpl	1
Flygskärmar	5	5	Hängglidare	1
			Ballonger	1
			Flygskärmar	2 <sup>2</sup>
<b>Summa</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>Summa</b>	<b>51</b>
<b>Sannolik olycksorsak fastställd</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>Sannolik olycksorsak fastställd</b>	<b>51</b>

Tabell 3. Rekommendationer

År	Avgivna	Genomförda	Genomförs ej	Öppna
1999	14	11	3	0
2000	14	7	1	6
2001	18	2	2	14

## 2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
1999	2	0	2	0
2000	0	3	3	0
2001	0	0	0	0

<sup>2</sup> Två rapporter varav en är samlingsrapport över fyra ärenden

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
1999	0	2	2
2000	0	0	0
2001	0	0	0

Tabell 3. Rekommendationer

År	Avgivna	Genomförda	Genomförs ej	Öppna
1999	0	0	0	0
2000	0	0	0	0
2001	0	0	0	0

### 2.2.3 Järnvägstrafik

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
1999	3	2	2	3
2000	3	2	5	0
2001	0	1	0	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
1999	1	1	1
2000	0	3	3
2001	1	0	0

Tabell 3. Rekommendationer

År	Avgivna	Genomförda	Genomförs ej	Öppna
1999	1	0	0	1
2000	9	6	2	1
2001	0	0	0	0

### 2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
1999	4	2	3	3
2000	3	2	3	2
2001	2	3	3	2

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
1999	2	3	3
2000	2	3	3
2001	0	0	0

Tabell 3. Rekommendationer

År	Avgivna	Genomförda	Genomförs ej	Öppna
1999	11	8	3	0
2000	9	7	2	0
2001	0	0	0	0

## 2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
1999	5	5	5	5
2000	5	3	4	4
2001	4	2	5	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
1999	2	2	2
2000	0	1	1
2001	1	4	4



Tabell 3. Rekommendationer

År	Avgivna	Genomförda	Genomförs ej	Öppna
1999	10	8	2	0
2000	1	1	0	0
2001	28	0	0	28

## 2.3 VERKSAMHETSUTVECKLING

### 2.3.1 Prestationer

#### *Civil luftfart*

Som framgår av statistiken i 2.2 inleddes under år 2001 något färre undersökningar och lämnades något färre slutrapporter än under de tidigare två åren. Siffran för antalet slutrapporter, 51, är dock något missvisande eftersom en av rapporterna innehåller fyra avslutade undersökningar.

Vad gäller antalet inledda undersökningar så styrs detta till största delen av det faktiska utfallet, vilket inom vissa gränser slumpmässigt varierar från år till år. Årets minskning rör enbart ärenden med flygskärmar.

Flera av undersökningarna har varit ovanligt komplicerade och omfattande och krävt många kontakter med såväl materielltillverkare som andra myndigheter. Bl.a. lämnades under året slutrapport på ett allvarligt tillbud som inträffade den 12 november 1999 med ett flygplan av typen Bae 146 där hela besättningen drabbades av ohälsosam kabinluft och delvis blev oförmögen att fullgöra sina arbetsuppgifter under flygningen. Ohälsosam kabinluft har visat sig vara ett globalt flygsäkerhetsproblem och SHK:s undersökning kom att bli en av de mest omfattande som gjorts inom detta område. Undersökningen har rönt internationellt intresse.

Under år 2001 har undersökning inletts av bl.a. sju händelser med tunga flygplan och flermotoriga lätta flygplan, varav sex i kommersiell trafik. Utfallet av händelser i denna typ av luftfart är på ungefär samma nivå som år 2000. Undersökningarna av dessa är förhållandevis resurskrävande.

Under år 2001 avlämnades 51 slutrapporter (=54 avslutade undersökningar), vilket är på samma nivå som under de föregående två åren. (se ovan).

Vid okomplicerade luftfartsolyckor och tillbud redovisar SHK resultatet av sina undersökningar i förkortade rapporter. Av de under år 2001 avlämnade 51 slutrapporterna är 30 i förkortad form, fördelade enligt följande:

- 1 av 6 på tunga flygplan
- 12 av 18 på enmotoriga lätta flygplan
- 4 av 5 på enmotoriga sjöflygplan
- 3 av 10 på helikoptrar,
- 6 av 7 på ultralätta flygplan,
- 1 av 1 på ultralätta sjöflygplan,
- 1 av 1 på hängglidare,
- 1 av 1 på ballonger och
- 1 av 2 på flygskärmar.

SHK har kunnat fastställa den sannolika olycksorsaken i alla undersökningar och därmed också haft möjlighet att ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar.

SHK har lämnat sammanlagt 18 rekommendationer till Luftfartsverket.

SHK begär fr.o.m. år 1998 kontinuerligt in rapporter från Luftfartsverket om vilka åtgärder som vidtas med anledning av rekommendationerna. Generellt kan konstateras att följsamheten är mycket god. Det är endast i några enstaka fall som en rekommendation inte genomförts. SHK har i dessa fall godtagit de skäl som anförts av Luftfartsverket. SHK har tidigare haft uppfattningen att det i vissa fall tog lång tid innan det slutliga ställningstagandet togs men upplever nu att man från Luftfartsverkets sida arbetar med att göra förfarandet snabbare.

Någon tidsutdräkt vid inledningen av en undersökning förekommer normalt inte. Den genomsnittliga handläggningstiden var under år 2001 strax under sex månader, vilket är något lägre än den målsättning – sex månader – som fastställts av regeringen. År 1999 var den genomsnittliga handläggningstiden 5 månader och år 2000 strax under 7 månader. Det kan tilläggas att den konventionsbundna remisstiden på 60 dagar i ärenden med internationell anknytning påverkar genomsnittstiden.

Under år 2000 blev SHK, i egenskap av ackrediterad representant för registreringsstaten engagerat i tre utredningar som utförs av annan myndighet utanför Sverige. En olycka med ett flygplan av typen SAAB 340 i Schweiz/Zürich, ett tillbud med ett flygplan av typen SAAB 2000 i Tyskland/Hamburg och ett tillbud med en SAS tillhörig DC 9-41 i Danmark/Köpenhamn. Av dessa avslutades under året utredningen i Danmark medan de övriga två fortfarande var pågående vid årsskiftet år 2001/2002.

SHK har under år 2001 på motsvarande sätt engagerats i fyra nya utredningar. Ett tillbud med ett flygplan av typen SAAB 340 i USA/Texas, en olycka med ett flygplan av typen SAAB 340 i USA/Mexico, en olycka med ett flygplan av typen MD-87 tillhörande SAS i Italien/Milano och ett tillbud med ett flygplan av typen SAAB 2000 i Schweiz/Basel.

De pågående utredningarna av olyckan i Schweiz/Zürich från år 2000 och olyckan i Italien/Milano 2001 har varit resurskrävande för SHK och bedöms även under år 2002 kräva stora arbetsinsatser från SHK:s sida.

### *Civil sjöfart*

Vid årets början fanns inga ärenden i balans. Inga ärenden har kommit in under året.

### *Järnvägstrafik*

Under år 2001 anmäldes en järnvägsolycka till SHK, och där har undersökning inletts. Under perioden har ingen slutrapport avlämnats.

### *Militära ärenden*

Under år 2001 inkom tre nya ärenden. Inte i något av dessa ärenden inleddes undersökning av SHK. Ingen slutrapport har lämnats under perioden.

De två ärenden som alltjämt undersöks (Jas 39 ML-02/99 och HKP 10 M-002/00) har under perioden redovisat ökade kostnader, mest beroende på att SHK:s båda militära utredningschefer är arvodesanställda varför utredningskostnaderna belastar respektive ärende direkt.

Båda undersökningarna har varit mer arbetskrävande än motsvarande tidigare ärenden. Vad gäller JAS-olyckan bedrevs undersökningen med indicier och vittnesuppgifter som grund under 14 månader, då man i december år 2000 återfann flygplanets kraschskyddade minne.

Därefter har undersökningen underlättats, men även vidgats till att undersöka system som tidigare inte varit föremål för granskning.

Vad gäller HKP 10-olyckan i Tarfala, där de tre ombordvarande omkom, har stora resurser lagts ned på att så långt möjligt granska helikopterns samtliga tekniska funktioner, för att utesluta att något tekniskt fel låg bakom olyckan. Undersökningen har försvårats av att olycksplatsen endast är snöfri några veckor under sommaren.

Båda dessa pågående ärenden kommer således att vida överskrida den normala handläggningstiden för SHK.

#### *Andra ärenden*

I fråga om andra allvarliga olyckor har SHK under år 2001 inlett undersökning i ett fall. Fyra slutrapporter har lämnats. Handläggningstiderna för dessa undersökningar har varit 8, 23, 32 och 36 månader, således en genomsnittstid på 25 månader.

En olycka med en karusell tog 8 månader att utreda. De övriga tre undersökningarna avsåg alla bränder. Den s.k. diskotekbranden i Göteborg, där slutrapport lämnades efter 32 månader, var en synnerligen omfattande och komplex undersökning där SHK har gått djupt in i olika ämnesområden såsom brandspridningsförloppet, utrymningen, räddningsinsatsen och det förebyggande brandskyddet. Bl.a. tog genomförda datasimuleringar av brandförloppet flera månader att genomföra trots synnerligen kraftfulla datorer. Vidare var genomgången av samtliga polisförhör ytterst tidskrävande.

Det ärende som tog 36 månader att utreda avsåg brand i en buss, som hamnat i diket vid Fjärdhundra mellan Enköping och Sala. Sedan undersökningen inletts berättade bussföraren för SHK att han upplevt att bussen blåst av den snötäckta vägen på grund av kraftig och byig sidvind. Detta medförde att brandundersökningen, som bl.a. innehöll laboratorieprov av en bussinrednings motståndskraft mot brand, kom att kompletteras med en omfattande undersökning om vindars påverkan på höga bussar. I den delen av undersökningen gjordes bl. a. vindtunnelprov på en modell av bussen samt mätningar av vägfriktionen vid halt väglag under olika vindförhållanden. Denna undersökning som internationellt sett sannolikt är den största som gjorts var mycket tidskrävande.

Tidsåtgången i det fjärde ärendet som även det avsåg brand i buss förklaras till större delen av att diskotekbranden måste prioriteras, med påföljd att SHK:s egen kompetens i första hand fick användas för detta ärende.

Som jämförelse kan nämnas att den genomsnittliga handläggningstiden år 1999 var 19 månader och år 2000 23 månader, således lägre än år 2001. Eftersom ärendena är få och sinsemellan mycket olika, är rättvisande jämförelser svåra att göra.

I fråga om den rekommendation som har avgetts under år 2000 har den genomförts under 2001. Under år 2001 har 28 rekommendationer avgetts och ingen av dem har ännu genomförts.

#### *Verksamhetsmålen*

SHK har i sina undersökningar inom transportområdet lyckats fastställa orsaken till samtliga olyckor och tillbud och därigenom i många fall kunnat rekommendera tillsynsmyndigheterna säkerhetshöjande åtgärder. SHK får därigenom anses ha bidragit till uppfyllande av det långsiktiga delmålet för trafiksäkerheten att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Många av rekommendationerna bygger på analyser och resultat som också är tillämpliga utanför transportsektorn, t.ex. på arbetslivets område. SHK:s verksamhet har därmed främjat säkerheten också inom andra samhällssektorer.

### 2.3.2 Utåtriktad verksamhet

SHK har sedan januari 1998 haft en webbplats (www.havkom.se) på Internet. Denna webbplats har rönt ett mycket stort intresse. Under år 2001 registrerades 586 321 besök. Samtliga SHK:s rapporter läggs ut på webbplatsen. I stor omfattning hämtas rapporterna därifrån, vilket dels innebär att dessa får en väsentligt större spridning än som annars skulle ha varit fallet, dels medför administrativa besparingar. SHK har också i anslutning till detta infört en s.k. flashtjänst, vilket innebär att de som så önskar aviseras om nya rapporter som läggs ut på webbplatsen.

SHK har under året utvärderat resultatet av den enkät som gjorts beträffande nyhetsbulletinen "SHK informerar". Resultatet visar att kostnaden för detta utskick inte längre är motiverad eftersom merparten av läsarna numera inhämtar denna information på SHK:s webbplats.

Representanter från SHK har under år 2001 deltagit i följande internationella konferenser och möten:

1. Den 25-28 februari möte med International Transportation Safety Association på Nya Zeeland
2. Den 7-8 maj SOLA konferens i Stavanger
3. Den 13-19 augusti MAIIF konferens i Seoul
4. Den 27-30 augusti nordiskt haverikommissionsmöte i Köpenhamn
5. Den 22-23 oktober "Flygteknik 2001" i Stockholm
6. Den 5-8 november Flight Safety Foundation konferens i Aten
7. Den 28-30 november möte med Generaldirektörsföreningen i London

Deltagandet i dessa sammankomster fyller flera syften. Det är nödvändigt för SHK att följa den internationella utvecklingen på för SHK relevanta kunskapsområden. Handläggarna erbjuds härigenom kompetensutveckling samtidigt som nyttiga kontakter t.ex. med motsvarande myndigheter i andra länder skapas och vidmakthålls. I en viss omfattning är deltagandet en nödvändig följd av SHK:s medlemskap i internationella organisationer. Det sker ett löpande erfarenhetsutbyte med utredare i andra länder.

Alla rapporter som berör yrkesmässig flygverksamhet eller berör utländskt registrerade luftfartyg översätts till engelska. Flera av SHK:s rapporter har förekommit i nationella och internationella flygtidskrifter.

Mötet under 1 ingår som ett led i det fortlöpande informationsutbytet mellan cheferna för motsvarande myndigheter i ett flertal länder, bl.a. USA och Canada.

Mötet under 2 var en föreläsning för Norges kommunikationsminister där SHK redogjorde för för- och nackdelar med en multimodal haverikommission.

Mötet under 3 var en konferens där man utbyter erfarenheter mellan internationella haveriutredare av sjöfartsolyckor.

Mötet under 4 var ett årligt möte mellan nordiska haveriutredare för erfarenhetsutbyte.

Mötet under 5 var ett seminarium arrangerat av Svensk Flygteknisk Förening där de viktigaste aktörerna inom svensk flygindustri presenterade sina senaste projekt.

Mötet under 6 behandlade en lång rad aktuella ämnen inom flygsäkerhetsområdet. Bl.a. presenterades olika lösningar för att minska frekvensen av olyckor och tillbud på start- och taxibanor.

Mötet under 7 var ett årligt möte för erfarenhetsutbyte mellan generaldirektörer.

Företrädare för SHK har deltagit och i vissa fall varit föredragshållare vid bl.a. följande sammankomster:

- Föreläsningar vid Lid Air flygläro-utbildning, kurs i Stockholm 13 mars och 25 september.
- Föreläsning vid Lärarhögskolan, Human Factor utbildning, kurs i Stockholm 16 mars.
- Föreläsning vid Flygläro-föreningen, kurs i Ljungbyhed 1 april.
- Föreläsning vid Banskolans utbildning av haveriutredare i Högbo bruk (två kurser 4 april och 19 september).
- Föreläsning vid Högre räddningstjänstkurser (en kurs på Ven 27 april och en kurs i Stockholm 25 oktober).
- Föreläsning och kursledning vid haveriutredarkurs på Ålleberg 4-6 maj.
- Föreläsning för sjö- och hamnexperter i Helsingborg 20 september.
- Föreläsning vid Luftfartsverket flygledarmöte 1 oktober i Norrköping.
- Föreläsning vid Luftfartsverkets seminarium för flygläkare i Stockholm 9 november.
- Utredningskurs ang. flygledning, 14-15 november i Norrköping.
- Föreläsning på kurs för läkare vid Huddinge universitetssjukhus, i Stockholm 10-11 december.
- Föreläsning på Norges regeringskansli 21 november; information om den svenska modellen för olycksutredande.
- Möten i svensk Pilotförenings Flygsäkerhetskommitté, två på våren och två på hösten.

Ovanstående redovisning ger vid handen att SHK på lämpligt och effektivt sätt medverkat vid kunskapsspridning avseende haveriutredningar.

### 2.3.3 Personal

#### *Organisation*

SHK består av en generaldirektör, tillika haveriutredare, fjorton haveriutredare och tre assistenter med administrativa göromål. SHK upprätthåller telefonberedskap alla tider på dygnet genom sina tre ordförande enligt fastställd turlista. Dessutom är övriga haveriutredare ålagda att vara anträffbara på telefon vid vistelse utanför arbetsplatsen.

I SHK:s instruktion är fastlagt vilken kompetens som skall finnas företrädd hos haveriutredarna. Situationen under år 2001 är följande.

Av haveriutredarna är en ordinarie domare (tjänstledig). Två har varit ordinarie domare, tre har flygoperativ sakkunskap, tre har flygteknisk sakkunskap, en har sjöoperativ sakkunskap, en har sjöteknisk sakkunskap, en har järnvägsteknisk sakkunskap och tre har allmän teknisk sakkunskap samt sakkunskap inom området befolkningskydd och räddningstjänst.

Den sjöoperative och den sjötekniske haveriutredaren, två av de flygtekniska och en av de flygoperativa haveriutredarna, den järnvägstekniske haveriutredaren samt de tre haveriutredarna med allmän teknisk sakkunskap samt sakkunskap inom området befolkningskydd och räddningstjänst har arvodestjänster, vilket innebär att de får ett arvode om 1 000 kr i månaden och i övrigt har ersättning från SHK endast när de deltar i utredningar.

I övrigt anlitar SHK – liksom tidigare – i stor utsträckning på arvodesbasis särskilt förordnade experter inom olika områden.

Av de förändringar som inträffade under året bör nämnas att en förstärkning skedde för civila luftfartsärenden genom att en tidigare arvodesanställd fr.o.m. december 2001 erhöll anställning på halvtid som haveriutredare. Ställföreträdande generaldirektören gick i förtidspension den 1 december 2001. En efterträdare anställdes med tillträde i januari 2002.

Slutligen fattade regeringen i slutet av år 2001 beslut som innebar byte på generaldirektörsbefattningen i januari 2002.

### 2.3.4 Lokaler

SHK disponerar lokaler i Stockholms Byggmästareförenings fastighet i kvarteret Styckguteriet i Stockholm med adress Wennerbergsgatan 10. Den disponibla kontorsytan är 426 m<sup>2</sup> över mark och 17 m<sup>2</sup> under mark. Hyresavtalet går ut den 31 augusti 2002. Överenskommelse med hyresvärden har träffats och avtalet är förlängt t.o.m. 2005-08-31.

### 2.3.5 Kostnader

#### Förvaltningskostnader

År	Löner	Lokaler <sup>1)</sup>	Övrigt	Totalt
1999	6 668 371	535 225	1 662 927	8 866 523
2000	7 617 855	577 766	1 615 638	9 811 259
2001	6 874 907 <sup>2)</sup>	724 075	1 675 384	9 275 266

1) Inklusive kostnader för lokalvård och el.

2) Att mindre löneomedel än beräknat förbrukades beror på två oväntade avgångar, där tjänsterna inte omedelbart kunde återbesättas.

#### Särskilda utredningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Järnväg	Militära <sup>1)</sup>	Andra
1999	572 146	350 526	179 641 <sup>3)</sup>	138 107 <sup>2)</sup>	1 401 619 <sup>4)</sup>
2000	1 540 588 <sup>5)</sup>	9 000	29 600	329 301 <sup>6)</sup>	1 914 740 <sup>7)</sup>
2001	1 243 797 <sup>8)</sup>	-	66 949	340 694 <sup>9)</sup>	1 724 028 <sup>10)</sup>

1) Huvuddelen av utredningskostnaderna betalas direkt av Försvarsmakten.

2) Av kostnaderna belöper 71 358 kr på undersökningen av JAS-olyckan över Vänern (ML-02/99).

3) Av kostnaderna belöper 157 618 kr på undersökningen av Kälame-olyckan (J-02/97).

4) Av kostnaderna belöper 1 252 876 kr på undersökningen av diskotekbranden i Göteborg (O-07/98).

5) Av kostnaderna belöper 711 788 kr på tre större undersökningar (L-102/99, L-107/99 och L-59/00).

6) Av kostnaderna belöper 180 307 kr på arvoden till den tekniske utredningschefen i två militära flyghavenerier.

7) Av kostnaderna belöper 1 728 076 kr på undersökningen av diskotekbranden i Göteborg.

8) Av kostnaderna belöper 774 000 kr på sex omfattande undersökningar (L-102/99, L-115/00, L-045/01, L-046/01, L-002/01 och L-073/01).

9) Av kostnaderna belöper 333 063 kr på de två militära undersökningarna (ML-02/99 och M-002/00).

10) Av kostnaderna belöper 1 291 001 kr på undersökningen av diskotekbranden i Göteborg.

SHK har efter påpekande från Riksrevisionsverket uppmanat experter m.fl. att före årsskiftet fakturera upplupna kostnader. Denna uppmaning har i allt väsentligt följts.

<b>RESULTATRÄKNING</b> <i>(belopp i tkr)</i>	<b>Not</b>	<b>Utfall</b> <b>2001</b>	<b>Utfall</b> <b>2000</b>
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	3 395	3 768
Intäkter av bidrag		9 319	9 883
Finansiella intäkter		0	1
<i>Summa</i>		12 714	13 652
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	2		
	3	-8 094	-8 532
Kostnader för lokaler		-733	-606
Övriga driftkostnader		-3 641	-4 339
Finansiella kostnader	4	-63	-59
Avskrivningar och nedskrivningar		-120	-98
<i>Summa</i>		-12 651	-13 634
<i>Verksamhetsutfall</i>		63	18
<b>Årets kapitalförändring</b>	5	63	18

**BALANSRÄKNING***(belopp i tkr)*

	<i>Not</i>	<i>2001-12-31</i>	<i>2000-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	6	251	244
<i>Summa</i>		251	244
<b>Fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	7	2 659	3 472
Övriga fordringar		4	4
<i>Summa</i>		2 663	3 476
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	8	210	196
Övriga upplupna intäkter	8	13	0
<i>Summa</i>		223	196
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>3 137</b>	<b>3 916</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Balanserad kapitalförändring	9	-551	-569
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	5	63	18
<i>Summa</i>		-488	-551
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	10	224	266
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	11	1 718	1 876
Skulder till andra myndigheter	12	418	540
Leverantörsskulder		311	691
Övriga skulder		194	350
<i>Summa</i>		2 865	3 723
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	13	550	548
Övriga förutbetalda intäkter	13	210	196
<i>Summa</i>		760	744
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>3 137</b>	<b>3 916</b>



**FINANSIERINGSANALYS***(belopp i tkr)*

	<b>Not</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>
<b>Drift</b>			
Kostnader	14	-12 531	-13 536
<b>Finansiering av drift</b>			
Intäkter av avgifter och ersättningar		3 395	3 768
Intäkter av bidrag	15	9 192	9 790
Övriga intäkter		0	1
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av drift</i>		12 587	13 559
Minskning(+) av kortfristiga fordringar		785	-1 000
Minskning(-) av kortfristiga skulder		-642	712
<b>KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT</b>		199	-265
<b>Investeringar</b>			
Investeringar i materiella tillgångar		-126	-132
<i>Summa investeringsutgifter</i>		-126	-132
<b>Finansiering av investeringar:</b>			
Lån från Riksgäldskontoret		85	132
- amorteringar		-127	-93
Bidragsmedel som erhållits för investeringar		127	93
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar</i>		85	132
<b>KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR</b>		-41	0
<b>Förändring av likvida medel</b>		<b>158</b>	<b>-265</b>
<b>Specifikation av förändring av likvida medel</b>			
<b>Likvida medel vid årets början</b>		-1 876	-1 611
Ökning(+) av tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		158	-265
<b>Summa förändring av likvida medel</b>		<b>158</b>	<b>-265</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		-1 718	-1 876

## TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

### Kommentarer till noter

Belopp i tkr där ej annat anges.

### Redovisnings- och värderingsprinciper

#### Allmänt

Myndighetens redovisning följer god redovisningssed och årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen om årsredovisning och budgetunderlag (2000:605), FÅB och förordningen om myndigheters bokföring (2000:606), FBF, samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till dessa.

Fakturor understigande 5 tkr exklusive moms har inte bokförts som periodavgränsningsposter per 2001-12-31. Samma beloppsgräns gällde per 2000-12-31.

Myndigheten tillämpar ny uppställningsform för finansieringsanalys och har räknat om jämförelsevärden avseende år 2000 enligt den nya uppställningsformen.

#### Övriga upplysningar

Enligt regleringsbrev finansieras förvaltningsutgifterna vid Statens haverikommission genom att månadsvis fakturera de betalningsansvariga myndigheterna.

Följande fördelning gäller för budgetåret 2001:

Luftfartsverket	50%
Sjöfartsverket	10%
Banverket	5%
Försvarmakten	20%
Statens räddningsverk	15%

När det gäller särskilda utredningsutgifter, som föranleds av enskilda undersökningar, skall myndigheterna betala enligt nedan.

Luftfartsverket	civila luftfartsärenden
Sjöfartsverket	civila sjöfartsärenden
Banverket	järnvägsrelaterade ärenden
Försvarmakten	militära ärenden
Statens räddningsverk	övriga ärenden

### Värderingsprinciper - omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till de belopp varmed de beräknas inflyta.

### Värderingsprinciper - anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 10 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Avskrivning sker från den månad tillgången tas i bruk.

### Tillämpade avskrivningstider

10 år	Televäxel
7 år	Elektriska apparater
5 år	Övriga kontorsmaskiner, inredningsinventarier
3 år	Datorer

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

### Värderingsprinciper – skulder

Övriga skulder har värderats till anskaffningsvärde.

### Ersättningar och andra förmåner

#### *Ledande befattningshavare*

Namn	Lön	Ersättn/ andra förmåner	Andra råds- och styrelse- uppdrag	Avtalade framtida åtaganden
Ann-Louise Eksborg	791	2	Inga	Inga

<b>Noter</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>
--------------	-------------	-------------

**Resultaträkningen****Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar**

- Intäkter av avgifter enligt 15 § avgiftsförordningen	3	8
- Fakturerade rörliga kostnader till intressenter	3 392	3 760
<i>Summa</i>	3 395	3 768

**Not 2 Finansiella villkor**

Förvaltningskostnader får uppgå till högst 10 500 tkr.

Utfall för budgetåret 2001 är 9 251 tkr.

**Not 3 Kostnader för personal**

Kostnader för personal	8 094	8 532
------------------------	-------	-------

<i>varav</i> lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	4 875	5 306
---	-------	-------

Slutregleringen av avtalspremier för år 2000 har medfört en kostnad på 58 tkr.

**Not 4 Finansiella kostnader***Finansiella kostnader:*

- Ränta på räntekonto hos Riksgäldskontoret	48	46
- Ränta på lån i Riksgäldskontoret	13	13
- Andra räntekostnader	2	0
<i>Summa</i>	63	59

**Not 5 Årets kapitalförändring**

Periodiseringsdifferenser	63	18
---------------------------	----	----

**Balansräkningen** **2001-12-31** **2000-12-31****Not 6 Anläggningstillgångar***Maskiner, inventarier, installationer m.m.*

Ingående anskaffningsvärde	739	706
Årets anskaffningar	126	133
Avyttrat/utrangerat, anskaffningsvärde	-52	-100
Avyttrat/utrangerat, ack avskrivningar	52	100
Årets avskrivningar	-120	-98
Ingående ackumulerade avskrivningar	-494	-497
<i>Utgående bokfört värde</i>	251	244

**Not 7 Fordringar hos andra myndigheter**

Fordran ingående mervärdesskatt	163	238
Fakturering till intressenter	2 496	3 234
<i>Summa</i>	2 659	3 472

**Not 8 Periodavgränsningsposter***Förutbetalda kostnader:*

Förutbetalda kostnader	210	196
<i>Summa</i>	210	196

De förutbetalda kostnaderna består i huvudsak av hyreskostnad för kvartal 1-2002.

*Övriga upplupna intäkter:*

Övriga upplupna intäkter	13	0
<i>Summa</i>	13	0

Summa periodavgränsningsposter 223 196

**Not 9 Balanserad kapitalförändring**

Periodiseringsdifferenser	-551	-569
---------------------------	------	------

**Not 10 Lån i Riksgäldskontoret** **2001-12-31** **2000-12-31**

Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.

Beviljad låneram enligt regleringsbrev	600	600
Ingående balans	266	227
Under året nyupptagna lån	85	133
Årets amorteringar	-127	-94
<i>Utgående balans</i>	224	266

**Not 11 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret**

Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	1 718	1 876
<i>varav</i> kortsiktigt likviditetsbehov	0	0

Kreditutrymmet enligt regleringsbrev	4 000	4 000
--------------------------------------	-------	-------

Skulden består i huvudsak av fordran på intressenter, eftersom Statens haverikommission först har utgifter och i efterhand fakturerar intressenterna.

**Not 12 Skulder till andra myndigheter**

Sociala avgifter	214	291
Övriga skulder till andra myndigheter	204	249
<i>Summa</i>	418	540

**Not 13 Periodavgränsningsposter**

*Upplupna kostnader:*

- Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	429	546
- Upplupna löner inklusive sociala avgifter	120	1
- Övriga upplupna kostnader	1	1
<i>Summa</i>	550	548

Övriga förutbetalda intäkter (se not 8)	210	196
---	-----	-----

Summa periodavgränsningsposter	760	744
--------------------------------	-----	-----

**Finansieringsanalys** **2001** **2000****Not 14 Kostnader**

Kostnader enligt resultaträkning	12 651	13 634
- Avskrivningar	-120	-98
<i>Kostnader enligt finansieringsanalys</i>	<i>12 531</i>	<i>13 536</i>

**Not 15 Intäkter av bidrag**

Intäkter av bidrag enligt resultaträkning	9 319	9 883
- Bidragsmedel som erhållits för investeringar	-127	-93
<i>Intäkter av bidrag enligt finansieringsanalys</i>	<i>9 192</i>	<i>9 790</i>

**Sammanställning över väsentliga uppgifter***(belopp i tkr om ej annat anges)*

	2001	2000	1999	1998	1997
<b>Låneram</b>					
Beviljad låneram	600	600	600	600	600
Utnyttjad låneram	224	266	227	317	436
<i>Kvar av låneramen</i>	<i>376</i>	<i>334</i>	<i>373</i>	<i>283</i>	<i>164</i>
<b>Kontokrediter hos RGK</b>					
Räntekontokredit	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Max utnyttjad under året	2 581	2 173	1 892	1 841	4 163
<b>Räntor avseende räntekonto i RGK</b>					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	-48	-46	-35	-47	-98
<i>Saldo</i>	<i>-48</i>	<i>-46</i>	<i>-35</i>	<i>-47</i>	<i>-98</i>
<b>Avgiftsintäkter</b>					
Beräknad belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter som disponeras					
Enligt 15§ avgiftsförordningen	3	8	19	7	15
Intäkter för särskilda utredningar	3 392	3 760	2 844	2 107	954
Avgiftsintäkter som ej disponeras	0	0	0	0	0
<i>Totala avgiftsintäkter</i>	<i>3 395</i>	<i>3 768</i>	<i>2 863</i>	<i>2 114</i>	<i>969</i>
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad anslagskredit	0	0	0	0	0
Utnyttjad anslagskredit	0	0	0	0	0
<b>Anslag m m</b>					
Utgående reservationer	0	0	0	0	0
Anslagssparande	0	0	0	0	2 916
Framtida åtaganden	0	0	0	0	0
Totalt gjorda åtaganden	0	0	0	0	0
Tilldelade bemyndiganden	0	0	0	0	0
<b>Årsarbetskrafter och anställda m.m.</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)*	8,8	9	10	10	10
Medelantalet anställda (st)*	9	9	10	10	10
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 417	1 497	1 137	1 177	1 226
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets kapitalförändring	63	18	49	-305	183
Balanserad kapitalförändring	-551	-569	-618	-313	-496

\* Exklusive arvodesanställda