

ÅRSREDOVISNING

RÄKENSKAPSÅRET 2011

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	VERKSAMHETENS INRIKTNING.....	3
1.1	UPPGIFTER	3
1.2	VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER.....	3
2	RESULTATREDOVISNING.....	4
2.1	VERKSAMHET	4
2.2	VERKSAMHETSUTVECKLING.....	5
2.2.1	Civil luftfart.....	5
2.2.2	Civil sjöfart.....	9
2.2.3	Spårbunden trafik.....	11
2.2.4	Militär verksamhet	14
2.2.5	Annan verksamhet	15
2.2.6	Internationella utredningar.....	16
2.2.7	Övrigt säkerhetsarbete.....	17
2.2.8	Kompetensförsörjning	17
2.2.9	Effektivitet och god hushållning	21
2.2.10	Kostnader	26
3	FINANSIELL REDOVISNING	27
3.1	RESULTATRÄKNING	27
3.2	BALANSRÄKNING	28
3.3	ANSLAGSREDOVISNING.....	29
3.4	TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER	30
3.5	SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER	37

Årsredovisning för räkenskapsåret 2011

1 VERKSAMHETENS INRIKTNING

1.1 UPPGIFTER

Sedan den 1 juli 1990 har SHK till uppgift att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom luftfart, sjöfart, spårbunden trafik, vägtrafik och annan verksamhet. Med annan verksamhet avses alla verksamheter i samhället som inte är att hänföra till luftfart, sjöfart, spårbunden trafik eller vägtrafik. SHK:s utredningsuppdrag omfattar såväl civil som militär 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, och
- 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.

SHK:s verksamhet syftar uteslutande till förbättringar av säkerheten. Myndigheten har inga tillsynsuppgifter och har heller inte någon uppgift när det gäller frågor om skuld och ansvar, skadestånd eller frågor om certifikatsåtgärder, disciplinära åtgärder, m.m.

1.2 VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER

Verksamheten vid SHK regleras främst av Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart, kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 om antagande av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss (sedan den 30 december 2011), lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO), förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission.

2 RESULTATREDOVISNING

2.1 VERKSAMHET

Mål och återrapporteringskrav

Mål

SHK ska slutföra undersökningar snarast, om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet.

Återrapporteringskrav

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.

Återrapportering

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

SHK har valt att fullgöra återrapporteringen genom att först redovisa statistik från varje område avseende de tre senaste åren och att därefter för varje område kommentera statistikuppgifterna 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. Tabell 3 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

SHK får 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.

Rekommendationerna redovisas med angivande av antalet under året avgivna, omhändertagna respektive ej omhändertagna rekommendationer samt med ingående och utgående balans. En rekommendation anses vara omhändertagen om syftet med rekommendationen har uppfyllts även om säkerhetsmyndigheten har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK föreslagit. Att rekommendationen inte omhändertagits 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 och SHK bedömt att det inte tjänar något syfte att ändå låta ärendet fortsätta att vara öppet.

2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING

2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. Ärenden¹

År	2009	2010	2011
Ingående balans	33	30	22
Nyinkomna ärenden	186	166	119
Avgjorda ärenden	189	174	119
Utgående balans	30	22	22

Tabell 2 a. Inledda undersökningar

Kategori	2009		2010		2011	
	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.
Stora fpl ²	8	–	9	–	9	–
Flermotoriga lätta fpl	2	–	–	–	–	–
Enmotoriga fpl	2	–	3	–	6	–
Sjöflygplan enmotoriga	–	–	1	–	1	–
Helikoptrar	3	–	3	–	3	–
Segelflygplan	1	5	–	2	–	–
Summa	16	5	16	2	19	–

Tabell 2 b. Avgivna slutrapporter

	2009	2010	2011
Stora fpl	6	8	6
Flermotoriga lätta fpl	–	2	–
Enmotoriga fpl	7	5	4
Sjöflygplan	3	–	1
Helikoptrar	2	–	6
Segelflygplan	3	1	–
Ultralätta fpl	1	–	–
Summa	22	16	17
Sannolik olycksorsak fastställd	21	15	17

¹ Nyinkomna ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom civil luftfart som under året rapporterats in till SHK. Avgjorda ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom civil luftfart som SHK fattat beslut om under året. Inledda undersökningar är de ärenden som SHK under året har beslutat att utreda och avgivna slutrapporter avser undersökningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

Tabell 3. Rekommendationer

År	2009	2010	2011
Ingående balans	20	18	6
Avgivna	23	30	20
Omhändertagna	22	35	9
Ej omhändertagna	3	7	0
Utgående balans	18	6	17

Enligt förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart finns inga möjligheter att delegera utredningar till andra aktörer utanför SHK än utländska utredningsmyndigheter. Möjligheten att delegera utredningar också till andra aktörer finns dock kvar för de fall som ska utredas enligt LUO, främst militära händelser. Utredningar av det sistnämnda slaget utgör dock endast ett litet fåtal, varför möjligheten att delegera inte kommer att ha någon praktisk betydelse (se vidare avsnitt 2.2.4 om militära utredningar). Under 2011 delegerades inget ärende. Under 2010 delegerades två och under 2009 delegerades fem ärenden. I samtliga fall överläts undersökningarna till Segelflygförbundet. Den möjligheten finns inte längre på grund av bestämmelserna i den nämnda EU-förordningen.

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

Antalet inkomna anmälningar har sjunkit i förhållande till föregående år, medan antalet inledda undersökningar ligger högre än för åren 2009 och 2010. När det gäller genomförda undersökningar ligger antalet något lägre än för 2009, men något högre än för 2010. Balansen av luftfartsärenden är den samma som för 2010 men har minskat med 20 procent sedan 2009.

Den genomsnittliga handläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2011 var drygt 14 månader, jämfört med nästan 17 månader 2010 och drygt 14 månader under 2009.

Enligt gällande lagstiftning ska SHK även utreda tillbud till allvarliga olyckor. En incident inom den yrkesmässiga luftfarten med stora flygplan innebär typiskt sett en risk för en mycket allvarlig olycka. Av de avgivna rapporterna avsåg ca 60 procent yrkesmässig luftfart och drygt hälften av dessa avsåg stora flygplan. Sådana utredningar är regelmässigt komplicerade och de berör fler människor. Den yrkesmässiga luftfarten bedrivs också på ett långt mera systematiskt och reglerat sätt än den icke yrkesmässiga luftfarten. Detta kräver större arbetsinsatser såväl vid faktainsamlingen som vid analysen. Som regel översätts slutrapporter om yrkesmässig flygverksamhet eller utländskt registrerade luftfartyg också till engelska. I många av dessa utredningar ska utländska myndigheter vidare ges tillfälle att under 60 dagar ta del av ett rapportutkast och lämna synpunkter vilket i betydande omfattning påverkar den totala handläggningstiden och gör att den inte sällan överstiger de ideala 12 månaderna.

Olycksutredningar på luftfartsområdet regleras numera i första hand av förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Förordningen, liksom den svenska nationella lagstiftningen, bygger i mycket stor omfattning på Chicagokonventionens Annex 13. EU-förordningen tillämpas emellertid inte på händelser

² Med stora flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

med luftfartyg inom statsluftfarten, dvs. militära luftfartyg eller luftfartyg som används inom tull, kustbevakning och polis etc. Utanför tillämpningsområdet faller också händelser med ett antal äldre luftfartygstyper som inte certifierats av den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA.

Haverier och tillbud med luftfartyg som inte faller inom EU-förordningens tillämpningsområde ska även i fortsättningen utredas enligt bestämmelserna i LUO. Den lagens bestämmelser, liksom FOU:s ska också tillämpas på sådana frågor som inte berörs i EU-förordningen. Detta innebär att det för utredning av luftfartshändelser finns två olika regelsystem som måste beaktas, vilket i sig förorsakar merarbete. Under 2011 har det resulterat i ett behov av analyser, förändrade arbetssätt och nya rutiner i inte obetydlig omfattning. Framförallt har EU-förordningens nya sekretessbestämmelser krävt förändrade rutiner och arbetssätt.

Av de under året 17 redovisade utredningarna överskred åtta en utredningstid på 12 månader. Dessa ska kommenteras särskilt i det följande.

En händelse inträffade den 11 januari 2010 med ett svenskregistrerat fraktflygplan av typen BAe ATP. Utredningen överlämnades från den finländska haverikommissionen till SHK. Flygplanet skulle utföra en flygning från Helsingfors till Köpenhamn. På grund av den rådande vädersituationen hade luftfartyget avisats före avgång. Vid starten kunde styrkolumnen inte föras bakåt vid den beräknade rotationsfarten och föraren upplevde att höjdrodret var låst. Starten avbröts och luftfartyget taxade tillbaka in till uppställningsplatsen.

När undersökningen hade påbörjats uppdagades att ett flertal andra tillbud hade inträffat under liknande omständigheter med luftfartygstypen. Eftersom ett systemfel kunde misstänkas beslutade SHK att även analysera dessa händelser. Detta tillsammans med att SHK i samarbete med en av operatörerna av flygplanstypen genomförde en serie tester bidrog till att utredningen tog lång tid, men också till att SHK kunde återskapa och dokumentera problemen och konstatera att de orsakades av ett fenomen som av okänd anledning uppstår på luftfartygsindivider med för litet avstånd mellan stabilisator och höjdroder efter avisning med en viss typ av avisningsvätska.

Undersökningarna visade också att processen kring specifikationer och krav för avisningsvätskor till vissa delar styrs av branschorganisationer och att det för närvarande inte förekommer någon kontroll eller specifik tillsyn avseende vätskor inom någon sameuropeisk flygsäkerhetsinstans. Utredningstiden var 23 månader.

En rapport rörde en dödsolycka på Linköpings flygplats den 1 december 2010. Ett enmotorigt privatflygplan med en person ombord havererade direkt efter start.

Föraren skadades allvarligt och befanns vara omkommen när räddningstjänsten kom till platsen 2 timmar och 43 minuter efter nedslaget. Olyckan orsakades av att riskerna med VFR-mörkerflygning vid risk för dimbankar underskattades. Den stora tidsutdräkten för räddningsinsatsen berodde i allt väsentligt på brister i samordningen av de olika aktörerna i insatsen. Utredningstiden var 13 månader.

Fem andra utredningar har haft långa utredningstider. Den första av dessa avsåg en olycka vid rendrivning med helikopter. Helikoptern drabbades av ett motorstopp, vid vilket motorn stannade tvärt. Helikoptern förlorade omedelbart höjd och slog hårt i marken på en fjällmyr. De ombordvarande skadades vid nedslaget men kunde själva lämna helikoptern och larma räddningstjänsten.

Motorstoppet orsakades av att en koppling mellan motorns kompressor och turbin brast under flygningen till följd av en utmattningsspricka. Enligt SHK:s uppfattning är den aktuella kopplingen, trots vidtagna åtgärder från motortillverkare och tillsynsmyndigheter, fortfarande en svag detalj i motorkonstruktionen.

Trots att bl.a. en räddningshelikopter (SAR-helikopter) engagerades i räddningsinsatsen tvingades en av de skadade att först transporteras på en bår i en bandvagn för att därefter åka ca 20 mil i en vägambulans till närmsta sjukhus. SHK konstaterade att det finns behov av att höja nuvarande operativa krav med avseende på SAR-helikoptrarnas aktionstid och lastkapacitet.

Den långa utredningstiden (23 månader) orsakades av att SHK drabbades av resursproblem på flygteknikersidan då den i utredningen anlitate flygteknikern lämnade sitt uppdrag samtidigt som en nyanställd flygtekniker som skulle ta över snabbt blev överhopad med ett stort antal utredningar. En faktor i sammanhanget var att utredningen förutsatte en mängd kontakter och ett nära samarbete med den utländska motortillverkaren. En ytterligare faktor var att man i utredningen fick göra grundliga analyser av frågor kring de svenska SAR-helikoptrarnas kapacitet och förutsättningar för deras verksamhet.

Ytterligare tre utredningar avsåg helikopterhändelser för vilka de nämnda resursproblemen ledde till långa handläggningstider.

Ytterligare en faktor bakom de långa utredningstiderna är att utredningsledaren, SHK:s militära utredare, förutom att han deltog i utredningsarbete i ett betydande antal utredningar inom civil luftfart, också under 2010 använde en betydande del av sin arbetstid till att som representant för SHK på regeringens uppdrag delta i en undersökning rörande ett haveri med ett sydkoreanskt fartyg.

Ytterligare en utredning ska nämnas särskilt. Under förberedelser för motorstart på Arlanda flygplats inför en reguljär flygning med 145 passagerare till Nice upphörde strömförsörjningen från flygplanets generator, vilket bl.a. resulterade i att huvudbelysningen i kabinen slocknade och kabinpersonalens internkommunikations- och annonseringssystem slutade att fungera. Under start av höger motor uppstod kortvariga eldsflammar från motorns utloppsdel. En mindre pöl av bränsle på marken bakom motorn fattade eld, men slocknade spontant. Några passagerare som observerade eldslågorna ropade ”det brinner”, vilket ledde till att ett större antal passagerare började ta sig mot utgångsdörrarna. Kabinpersonalen i den främre delen av kabinen kunde inte själva bedöma situationen eftersom passagerarna hindrade både sikt och passage bakåt, men bedömde att fara för säkerheten förelåg. Kabinpersonalen i den främre delen av kabinen inledde därför en nödutrymning.

Inga personskador uppstod. Den oväntade utrymningen av luftfartyget med åtföljande tillbud till personskador orsakades av att kabinpersonalen inte kunde kontrollera och förhindra förloppet i kabinen.

Utredningen tvingades byta utredningsledare två gånger vilket tillsammans med sena och omfattande remisskommentarer från den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA försenade utredningen, som tog 20 månader att slutföra.

Slutligen ska nämnas en utredning angående ett separationsunderskridande och också här spelade resursfrågor in då denna utredning, på grund av en ordinarie utredares sjukdom, fick genomföras av en vikarie med relativt begränsad erfarenhet av utredningsarbete.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar under året. Under 2010 kunde SHK finna olycksorsaken i samtliga ärenden utom ett vilket även var fallet 2009.

Under år 2011 lämnades 20 rekommendationer. Ingående balans var 6 rekommendationer. För 8 rekommendationer har tiden för svar ännu inte löpt till ända. Det återstår även 9 som står öppna då svar inte inkommit inom utsatt tid, från EASA i sex fall, från Transportstyrelsen i två fall och från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i ett fall.

2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. Ärenden³

År	2009	2010	2011
Ingående balans	6	5	2
Nyinkomna ärenden	216	194	190
Avgjorda ärenden	217	197	186
Utgående balans	5	2	6

Tabell 2. Inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2009	2010	2011
Inledda undersökningar	4	0	4
Delegerade till Transportstyrelsen	1	0	0
Avgivna slutrapporter	4	3	1
Sannolik olycksorsak fastställd	4	3	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	2009	2010	2011
Ingående balans	18	3	3
Avgivna	8	18	9
Omhändertagna	22	17	7
Ej omhändertagna	1	1	1
Utgående balans	3	3	4

Under året lämnades slutrapport i ett ärende. Den 2 december 2008 utbröt brand ombord på passagerarfartyget Sea Wind söder om Mariehamn. Fartyget fick betydande skador. Där emot inträffade inga allvarliga personskador. Händelsen ledde till en omfattande räddnings-

³ Nyinkomna ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom civil sjöfart som under året rapporterats in till SHK. Avgjorda ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom civil sjöfart som under året beslutats av SHK. Inledda undersökningar är de ärenden som SHK under året har beslutat att utreda och avgivna slutrapporter avser undersökningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

insats med både finländska och svenska helikopterresurser. Utredningstiden var 31 månader. Orsaken till den långa utredningstiden var dels att utredningen var omfattande och komplicerad, dels att utredningsledarens arbetstid i stor utsträckning fick tas i anspråk för arbete inför och i samband med ikraftträdandet av ny lagstiftning på sjöfartsområdet för genomförande av direktivet 2009/18/EG om utredning av sjöfartsolyckor.

Handläggningstiden för de ärenden som slutfördes under år 2010 var 11, 11 respektive 31 månader. Motsvarande handläggningstid för de ärenden som slutfördes år 2009 var 10 ½, 12, 12 respektive 3 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga slutförda ärenden 2011, 2010 och 2009. En rekommendation har av SHK inte ansetts omhändertagen under 2011. Denna avser en utredning angående passagerarfartyget Stena Danicas grundstötning vid Gäveskär den 10 januari 2008. Fartyget fick omfattande skador på skrovet. Ingen person kom till skada. Grundstötningen orsakades av att fartyget för att undvika kollision väjde för två andra fartyg.

SHK rekommenderade i utredningen Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter om mötesförbud för fartyg av viss storlek i de områden i farlederna till Göteborg där det idag bara finns rekommendationer att inte mötas.

Transportstyrelsen har svarat bl.a. att myndigheten inte ställer sig negativ till att i framtiden införa mötesförbud i farlederna in till Göteborg men att det behövs en noggrannare utredning om vilka områden och vilka fartyg som skulle kunna vara aktuella för en sådan reglering.

SHK konstaterade emellertid för sin del att Transportstyrelsen inte formulerat något sådant utredningsuppdrag och att ingen åtgärd som kan leda till ett omhändertagande av SHK:s rekommendation tycks ha vidtagits eller planeras vid Transportstyrelsen.

2.2.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden⁴

År	2009	2010	2011
Ingående balans	16	5	7
Nyinkomna ärenden	65	79	88
Avgjorda ärenden	76	77	86
Utgående balans	5	7	9

Tabell 2. Inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2009	2010	2011
Inledda undersökningar	1	6	5
Avgivna slutrapporter	11	4	4
Sannolik olycksorsak fastställd	11	3	4

Tabell 3. Rekommendationer

År	2009	2010	2011
Ingående balans	12	29	15
Avgivna	42	17	16
Omhändertagna	25	30	20
Ej omhändertagna	–	1	8
Utgående balans	29	15	3

Under året lämnades slutrapport i fyra ärenden. I två av dem översteg utredningstiden 12 månader. Orsaken till det var att en av utredarna under utredningstiden slutade sin anställning hos SHK vilket medförde ökad arbetsbelastning för övriga utredare. Samtidigt fortsatte också den ökning av inkommande ärenden som pågått sedan flera år tillbaka. Även antalet avgjorda ärenden ökade vilket sammantaget också påverkat handläggningstiderna för de utredningar som genomförts. Den genomsnittliga handläggningstiden var likväl inte mer än drygt 15 månader, betydligt kortare än för både 2010 och 2009 då motsvarande tider var 32 respektive 22 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga slutförda utredningar 2011 och 2009. Under 2010 kunde olycksorsaken inte fastställas i en utredning.

Under 2011 lämnades 16 rekommendationer medan ingående balans var 15. Åtta rekommendationer har under 2011 inte ansetts vara omhändertagna. Dessa ska kommenteras särskilt i det följande.

⁴ Nyinkomna ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom spårbunden trafik som under året rapporterats in till SHK. Avgjorda ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom spårbunden trafik som SHK fattat beslut om under året. Inledda undersökningar är de ärenden som SHK under året har beslutat att utreda och avgivna slutrapporter avser undersökningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

Den 29 juli 2008 inträffade ett tillbud till kollision i Torne träsk. Transportstyrelsen rekommenderades i rapporten (RJ 2009:08) att verka för:

- att Banverkets säkerhetsstyrningssystem till fullo även omfattar konstruktion av säkerhetskritiska system och att detta uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter på området (R1),
- att Banverkets säkerhetsstyrningssystem även omfattar projektens ledning och planering samt att det förmår uppfånga brister och avvikelser hos entreprenören (R2), samt
- att i samband med prövning av säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, granska att dessa har ett säkerhetsstyrningssystem som omfattar konstruktion av säkerhetskritiska komponenter och delsystem och att säkerhetssystemet uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter (R3).

Transportstyrelsen har i sitt svar till SHK framhållit att myndigheten har granskat att system för hantering av upptäckta avvikelser fanns vid Trafikverkets tillståndsansökan 2010 samt att en säkerhetsrevision utförts 2009 i syfte att undersöka om dåvarande Banverket hade ett fungerande system för säkerhetskrav på entreprenörer vid upphandling av entreprenörtjänster. Transportstyrelsen har vidare uppgett att myndigheten efter att ha begärt kompletteringar från Banverket avslutade revisionsärendet då man ansåg kraven uppfyllda. Transportstyrelsen upp gav också att den inte ställer krav på att en verksamhetsutövare ska följa en viss gemensam standard men att man ska ha interna regler som är jämförbara med den gemensamma standarden.

Enligt SHK:s uppfattning framgår det inte av Transportstyrelsens svar om och på vilket sätt Transportstyrelsen kommer att verka för att Banverkets (numera Trafikverkets) säkerhetssystem ska omfatta det som anges i rekommendationerna R1 och R2. Det framgår inte heller hur Transportstyrelsen ska verka för att den granskning som anges i rekommendation R3 genomförs och att säkerhetsstyrningssystemet uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter. SHK har därför ansett att rekommendationerna inte är omhändertagna.

Den 13 mars 2011 inträffade ett tillbud till kollision mellan två tåg på Skutskär södra. Transportstyrelsen rekommenderades i rapporten (RJ 2011:02) bl.a. att utföra och dokumentera riskanalyser när myndigheten föreslår förändringar i föreskrifter som kan påverka trafiksäkerheten (R3).

Av Transportstyrelsens svar framgår att styrelsen gör konsekvensanalyser vid införande och förändring av föreskrifter. Däremot framgår inte om Transportstyrelsen också gör riskanalyser i de sammanhangen. SHK har därför ansett att rekommendationen inte är omhändertagen.

Den 21 december 2008 inträffade en olycka i Kimstad där en vagnuttagning passerade en infartssignal som visade ”stopp”. Vagnuttagningen fortsatte genom en skyddsväxel, ut på skyddsspåret, körde på en stoppbock och spårade därefter ur. Transportstyrelsen rekommenderades i rapporten (RJ 2009:09) bl.a. att överväga om det behöver tas fram övergripande principer och standarder för skyddsspår med fokus på hur en säker inbromsning av fordon ska ske med hänsyn till risken för skador på såväl fordon som omgivningen bakom spårsluttet.

Transportstyrelsen har i sitt svar bl.a. angett att man bedömer att sannolikheten för olyckor av denna typ är liten och att det utifrån detta inte är ekonomiskt försvarbart att genomföra den föreslagna rekommendationen. Rekommendationen är således inte omhändertagen.

Den 16 maj 2005 utbröt brand i ett tunnelbanetåg vid Rinkeby station. Transportstyrelsen rekommenderades i rapporten (RJ 2009:10) bl.a. att se över behovet av en tydligare reglering av krav på säkerhetsstyrningssystem, godkännande av tekniska system och hantering av gemensamma risker, för verksamheter där det finns flera olika verksamhetsutövare, som exempelvis i tunnelbanan.

Transportstyrelsen har i sitt svar uppgett bl.a. följande. Såsom tunnelbanan är utformad riktar sig lagstiftningen endast till två aktörer med ansvar för säkerheten, en trafikutövare och en infrastrukturförvaltare. Att förändra lagstiftningen inom tunnelbanan i enlighet med rekommendationen om hantering av gemensamma risker, skulle enligt Transportstyrelsens bedömning inte ge någon ökad säkerhet. Transportstyrelsen väljer att inte tillmötesgå den ställda rekommendationen.

Rekommendationen har således inte tagits om hand.

Den 5 augusti 2007 inträffade vid Stockholms Östra, i samband med växling och urspårning, ett tillbud till kollision mellan en motorvagn och ett resandetåg. Transportstyrelsen rekommenderades i rapporten (RJ 2010:03) bl.a. att:

- i samband med tillståndsgivning och revision av infrastrukturförvaltare kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet säkerställer att säkerhetskritisk utrustning uppfyller de krav på säker funktion som kan ställas (R1), samt
- i samband med godkännandet av trafiksäkerhetsinstruktioner kontrollera att det finns tydliga regler för hur säkerhetskritisk kommunikation ska utföras för att undvika missförstånd (R4).

Transportstyrelsen har i sitt svar avseende rekommendation R1 uppgett bl.a. att styrelsen har gjort och regelbundet gör säkerhetstillsyn på system för ibruktagandebesiktning och för avvikelshantering hos infrastrukturförvaltare och att styrelsen bedömer att rekommendationen är uppfylld.

SHK har emellertid av Transportstyrelsens svar inte ansett sig kunna utläsa att styrelsen avser att vidtaga någon åtgärd enligt rekommendationen för att förändra eller förbättra den kontroll som avses. SHK har därför ansett att rekommendationen inte kan anses vara omhändertagen.

Transportstyrelsen, som i sitt svar till SHK även ansett att rekommendationen R4 är uppfylld, anger i sitt svar på den rekommendationen bl.a. följande. Vid en ansökan om säkerhetstillstånd kontrollerar Transportstyrelsen om infrastrukturförvaltaren har en egen trafiksäkerhetsinstruktion (TRI), alternativt tillämpar Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter på sin anläggning. Myndigheten detaljgranskar inte eventuella TRI utan fokuserar på hur regelverket är framtaget. Detalkunskapen om anläggningen och ansvaret för hur den ska användas ligger hos infrastrukturförvaltaren. Transportstyrelsen menar att myndigheten inte kan och inte ska göra en detaljgranskning av respektive infrastrukturförvaltares egna TRI på det sätt som åsyftas i rekommendationen. Företagen måste själva ansvara för att de regler man har för exempelvis säkerhetskritisk kommunikation är säkra och tillämpliga för sin infrastruktur. TRI ligger som en av grundstenarna i varje infrastrukturförvaltares tillstånd. Vid ändring av TRI måste tillsynsmyndigheten kontaktas. Myndigheten tar därefter ställning till om ändringen medför att säkerhetstillståndet eventuellt måste omprövas.

SHK har dragit slutsatsen att Transportstyrelsen inte avser att tillskapa någon sådan kontroll som avses i rekommendationen. SHK har därför ansett att rekommendationen inte kan anses vara omhändertagen.

2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden⁵

År	2009	2010	2011
Ingående balans	1	3	3
Nyinkomna ärenden	14	19	11
Avgjorda ärenden	12	19	11
Utgående balans	3	3	3

Tabell 2. Inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2009	2010	2011
Inledda undersökningar	2	2	1
Delegerade till FM	1	1	–
Avgivna slutrapporter	0	1	1
Sannolik olycksorsak fastställd	–	1	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	2009	2010	2011
Ingående balans	31	19	0
Avgivna	0	5	6
Omhändertagna	11	24	0
Ej omhändertagna	1	-	0
Utgående balans	19	0	6

En slutrapport har lämnats under året. Ärendet avsåg ett allvarligt tillbud den 19 maj 2010 vid fallskärmsfällning av last från ett av Försvarsmaktens transportflygplan av typen TP84 Hercules vid Rinkaby flygplats utanför Kristianstad i Skåne. Lasten, 8 ton gods fördelat med 500 kg vardera på 16 pallar, kom att fällas utanför det avsedda fällningsområdet då fällningen genomfördes med ett klaffläge på flygplanet som medförde att lastrumsgolvets lutning var otillräcklig för att lasten skulle rulla ut ur flygplanet som avsett. Ingen människa skadades och skadorna på marken blev begränsade.

SHK fann att tillbudet orsakades av brister i dels Försvarsmaktens ledning, styrning och uppföljning av flyg- respektive fallskärmstjänsten, dels FLYGI:s (Försvarsmaktens säkerhetsinspektion för militär luftfart) regelgivning och tillsyn av militär luftfart och fallskärmstjänst och lämnade sammanlagt sex rekommendationer till Försvarsmakten. Tiden för svar på dessa har inte ännu löpt ut.

⁵ Nyinkomna ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom den militära verksamheten som under året rapporterats in till SHK. Avgjorda ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom den militära verksamheten som SHK fattat beslut om under året. Inledda undersökningar är de ärenden som SHK under året har beslutat att utreda och avgivna slutrapporter avser undersökningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

Utredningen blev mycket omfattande med grundliga analyser av regelverken för såväl transportflyget som för fallskärmstjänsten. Utredningstiden blev 17 månader. Orsaken till den långa utredningstiden står att finna dels i att militära utredningar generellt sett blir komplexa och omfattande samtidigt som SHK endast har en anställd med militär kompetens, dels i att den militäre utredaren, förutom att han deltog i utredningsarbete i ett antal utredningar inom civil luftfart, också under 2010 använde en betydande del av sin arbetstid till att arbeta med ett särskilt uppdrag som regeringens lämnat till SHK, nämligen att delta i en undersökning rörande ett haveri med ett sydkoreanskt fartyg utanför Koreahalvön.

Handläggningstiden för den rapport som lämnades 2010 var 29 månader. Under 2009 lämnades inga rapporter.

Under 2011 lämnades 6 rekommendationer där tiden för svar har ännu inte löpt ut.

2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden⁶

År	2009	2010	2011
Ingående balans	1	1	1
Nyinkomna ärenden	13	13	17
Avgjorda ärenden	13	13	17
Utgående balans	1	1	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2009	2010	2011
Inledda undersökningar	1	1	1
Delegerade till annan	–	–	–
Avgivna slutrapporter	1	1	1
Sannolik olycksorsak fastställd	1	1	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	2009	2010	2011
Ingående balans	14	0	14
Avgivna	17	14	–
Omhändertagna	31	–	14
Ej omhändertagna	–	–	–
Utgående balans	0	14	0

Under året lämnades en slutrapport rörande undersökning av ett dammbrott den 7 november 2010 vid kraftstationen i Hästberga i Helge å ca 10 km väster om Osby i Skåne. Ingen män-

⁶ Nyinkomna ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom annan verksamhet som under året rapporterats in till SHK. Avgjorda ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor inom annan verksamhet som SHK fattat beslut om under året. Inledda undersökningar är de ärenden som SHK under året har beslutat att utreda och avgivna slutrapporter avser undersökningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

niska skadades vid olyckan, men de materiella skadorna på fastigheter, en bro och vägpartier nedströms dammen blev betydande. Trots att utredningen var såväl omfattande som komplex kunde den genomföras på 10 månader.

Orsaken till olyckan kunde fastställas, vilket också varit fallet för undersökningarna under åren 2009 och 2010.

I den under 2010 lämnade slutrapporten rörande undersökning av en brand den 25 juli 2009 i ett flerfamiljshus på Kuddbygränd i Rinkeby utanför Stockholm, i vilken en vuxen kvinna och sex barn omkom, lämnades sammanlagt 14 rekommendationer till Boverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Socialstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Tiden för svar från dessa myndigheter löpte ut under 2011. Samtliga rekommendationer har omhändertagits.

2.2.6 Internationella utredningar

SHK:s arbetsinsatser i internationella utredningar redovisas inte särskilt, men påverkar SHK:s utredningstider och det totala antalet genomförda utredningar på ett negativt sätt. Samtidigt är möjligheten för SHK att påverka den tid som dessa utredningar tar närmast obefintlig.

Antal luftfartsärenden som utreds av annan stat med svenskt deltagande

År	2009	2010	2011
Ingående balans	25	18	10
Nyinkomna ärenden	9	4	9
Avgjorda ärenden	16	12	4
Utgående balans	18	10	15

SHK har under året, som ackrediterad representant enligt Chicagokonventionens Annex 13, engagerats i 9 nya undersökningar, vilka leds av utländska myndigheter. Under 2010 engagerades SHK i 4 sådana undersökningar och 2009 var motsvarande siffra 9. Under 2011 har 4 ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har därmed ökat till 15.

I ärenden på sjöfartsområdet förekommer s.k. *Joint Investigations*. Detta är fallet när en nation ansvarar för utredningen – är s.k. *Leading nation* – och andra nationer deltar som representanter för sina länder och genomför vissa utredningsinsatser m.m. inom ramen för utredningen. Sverige har under 2011 deltagit i två sådana utredningar. Norge är *Leading nation* i den ena av dessa och Malta i den andra. Sverige är inte *Leading nation* i någon pågående utredning.

De internationella utredningarna kräver inte sällan avsevärda arbetsinsatser från utredarnas sida. Som exempel kan nämnas dels en olycka den 18 maj 2011 med en Saab 340 i Argentina, i vilken 22 människor omkom, dels en fartygskollision i Nordsjön den 10 september 2011 mellan belgiska fiskefartyget Vidar och Maltaflaggade torrlastfartyget Golden Trader som ledde till ett stort oljeutsläpp.

I utredningen av flygolyckan i Argentina deltog SHK:s generaldirektör, ytterligare en utredare från SHK och fem rådgivare från Saab i utredningsarbetet i Argentina under ca en vecka. Utredarna har också bl.a. deltagit i möten med Argentinas haverikommission och

flygplanstillverkaren Saab. SHK har också varit kontaktpunkt mellan den svenska och den argentinska delen av utredningen. Tidsåtgången för SHK:s arbetsinsats med utredningen av olyckan i Argentina ligger vid utgången av 2011 i storleksordningen en arbetsmånad.

När det gäller fartygskollisionen på Nordsjön genomförs utredningen som en Joint Investigation med Malta som Leading nation. Vid kollisionen sprang en bunkertank på Golden Trader läck. Den utläckta oljan drev förbi Danmarks nordspets över Skagerrak och landade på Tjörn på Svenska västkusten. Den svenska delen av utredningen, som avser miljökonsekvenserna på Tjörn av oljeutsläppet, motsvarar i allt väsentligt en normal egen haveriutredning.

2.2.7 Övrigt säkerhetsarbete

Enligt 1 § förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission ska SHK samarbeta med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet.

För att få insyn i utredningarna och vid behov kunna vidta tillsynsåtgärder finns det möjlighet för en koordinator/rådgivare från tillsynsmyndigheten inom respektive område att vara knuten till varje specifik utredning som SHK bedriver. SHK har även återkommande möten med dessa myndigheter för att diskutera rutiner myndigheterna emellan men även specifika rekommendationer. På dessa möten diskuteras också förändrad lagstiftning och eventuella områden som är intressanta ur säkerhetssynpunkt.

Under 2011 har SHK, förutom de kontakter som pågår löpande inom ramen för de olika haveriutredningarna, haft ett möte med Transportstyrelsens sjöfartsavdelning, två möten med Transportstyrelsens järnvägsavdelning och tre möten med Transportstyrelsens luftfartsavdelning. SHK har haft ett möte med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt ett möte med Försvarsmaktens säkerhetsinspektion.

2.2.8 Kompetensförsörjning

Personal

I SHK:s instruktion är det fastlagt vilken kompetens som ska finnas företrädd hos haveriutredarna. Minst en haveriutredare förutom generaldirektören ska vara jurist med domarkompetens. I övrigt ska det finnas haveriutredare med flygoperativ, flygteknisk, sjöoperativ, sjöteknisk, järnvägsoperativ, järnvägsteknisk och allmän teknisk sakkunskap, sakkunskap inom området befolkningsskydd och räddningstjänst samt beteendevetenskaplig sakkunskap.

Vid utgången av 2011 hade SHK 27 anställda, tolv kvinnor och femton män. Två medarbetare var vid årsskiftet lediga från sina respektive anställningar, varav en var föräldraledig och en var tjänstledig för annan statlig anställning. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 49 år. Under året anställdes sju nya medarbetare och i april tillträdde SHK:s nya generaldirektör. Fem personer slutade sina anställningar under året.

I övrigt anlitar SHK, i enlighet med 5 § i myndighetsinstruktionen, särskilt förordnade experter inom olika områden.

Åtterrapporeringskrav enligt 3 kap. 3 § förordningen (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 regeringen, 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.

Åtterrapporering

Attrahera och rekrytera

Sökande till SHK ska uppleva att rekryteringsprocessen är professionell, effektiv och öppen. Information om lediga anställningar går ut via SHK:s hemsida, arbetsförmedlingen, dagspress och diverse facktidningar.

Vid alla rekryteringar av utredare ställs krav på flerårig erfarenhet från det sökta kompetensområdet och god förmåga att uttrycka sig i tal och skrift. De sökandes kompetens testas genom såväl teoretiska som praktiska prov.

SHK har, som ovan redogjorts för, anställt sju personer under 2011. Tre av dessa avsåg nyrekryteringar och resterande avsåg ersättningsrekryteringar för personer som antingen slutat sin anställning eller var tjänstlediga.

SHK har, som också tidigare nämnts, upphandlade experter på flera områden. 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 ansvarar för att de konsulter som anlitas för att medverka i haveriutredningarna uppfyller de utbildningskrav som ställs upp i internationella konventioner och EU-bestämmelser.

Utveckla

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

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.

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. 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.

Även inom sjöutredningsområdet finns förhållandevis tydliga krav på utredarnas kompetens och yrkesbakgrund. IMO-koden (Internationell Maritime Organisation) för utredning av sjöolyckor och EU:s direktiv rörande sjöolycksutredning som antogs i april 2009, 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 European Rail Agency (ERA) pågår ett arbete med att ta fram ett utbildningsprogram för spårtrafikutredare. En av SHK:s operativa utredare inom spårbunden trafik deltar i detta utvecklingsarbete.

I SHK:s strävan efter att alla utredare, oavsett område, ska ha motsvarande kompetensprofil och individuella utvecklingsplaner som utredarna på luftfartssidan, har SHK under året påbörjat ett arbete med att utveckla tydligare och mer likartade utbildningsprogram och utbildningsplaner för samtliga haveriutredare.

Minst ett utvecklingssamtal genomförs med alla medarbetare per år. Där kartläggs de befintliga kompetenserna och det individuella kompetensbehovet fastställs.

Under året har följande utbildningar av mer generell karaktär genomförts vid SHK:

- intern utbildning för samtliga utredare i att vara tjänsteman i beredskap (TiB),
- utbildning och övning i att identifiera, värdera och vid behov eliminera särskilda risker som kan förekomma vid en flyghaveriplats,
- intern utbildning för utrymningssamordnare,
- brandskyddsutbildning för hela personalen,
- intern utbildning i säkerhet på olycksplatsen för alla nyanställda, samt
- chefsutvecklingsprogram för avdelningschefer.

Behålla

Under 2011 har fyra personer valt att sluta sin anställning vid SHK, en avdelningschef/operativ utredare inom spårbunden trafik, en teknisk utredare inom civil sjöfart, en operativ utredare inom civil sjöfart samt en administratör. Dessutom slutade en administratör som hade en tidsbegränsad anställning på SHK. Det ger en personalomsättning på 19 procent, vilket är betydligt högre än föregående år då en person avslutade sin anställning vilket gav en personalomsättning på 4 procent.

SHK erbjuder intressanta och utvecklande arbetsuppgifter av kvalificerad art med goda möjligheter till kompetensutveckling. SHK tillämpar flexibel arbetstid/förtroendearbetstid, erbjuder sina anställda en friskvårdstimme per vecka och ett friskvårdsbidrag för enklare former av motion.

För att ge alla anställda en möjlighet att följa med i det som sker vid myndigheten hålls månadsvisa informationsmöten. Vid dessa möten informerar i huvudsak generaldirektören om aktuella händelser, men det finns även möjlighet för övriga anställda att informera varandra eller ta upp gemensamma frågor till diskussion. Avdelningsmöten som också är en viktig informationskanal hålls varannan vecka.

Avveckla

Ersättningsrekrytering av haveriutredare bör helst ske långt före pensionsavgång då inlärningsperioden för en nyanställd utredare kan vara lång. Inom de närmaste fem åren kommer fem personer att uppnå pensionsålder. Fyra av dessa är utredare inom civil luftfart, vilket innebär att en stor del av SHK:s kompetens inom detta område riskerar att gå förlorad och måste ersättas inom de närmaste åren. Under hösten 2012 kommer ytterligare en utredare

inom den militära verksamheten att rekryteras, då vår nuvarande utredare meddelat att han har för avsikt att gå i pension till sommaren 2014.

I början av 2012 går SHK:s två ordförande i pension. Ersättningsrekryteringar är genomförda och de nya ordförandena börjar sina anställningar i februari respektive mars 2012.

Analys

SHK bedömer att vidtagna åtgärder inom kompetensförsörjningen har bidragit till att SHK i stort kunnat uppfylla de uppgifter som ålagts myndigheten. SHK fullgör sina uppgifter enligt myndighetens instruktion men har inte fullt ut uppnått målet avseende en handläggningstid på högst tolv månader för haveriutredningarna. Det förklaras bland annat av att myndigheten under det senaste året haft en högre personalomsättning än tidigare. Då det krävs en stor utbildningsinsats och en lång introduktionsperiod innan en nyanställd utredare har en färdig utredarkompetens är det naturligt att en hög personalomsättning påverkar handläggningstiderna.

Vidare ser SHK ett behov av att under år 2012 ytterligare stärka organisationen genom att både nyrekrytera och till viss del ersättningsrekrytera utredarkompetens.

Inom området civil luftfart finns behov av att förstärka resurserna på det tekniska området och en utredare med teknisk kompetens kommer att rekryteras under 2012.

Två utredare inom civil sjöfart, en teknisk och en operativ, har under året valt att lämna SHK. Den operativa utredaren har ersatts under 2011 och rekrytering av en teknisk utredare sker under 2012.

Inom området spårbunden trafik fanns vid 2011 års utgång tre personer anställda. Två av dem är relativt nyanställda, en anställdes i slutet av 2010 och en i mitten av augusti 2011. Den tredje är även förordnad som avdelningschef och avsätter minst 50 % av sin arbetstid till avdelningschefskapet. För att minska handläggningstiderna krävs flera utredare inom området och SHK har för avsikt att anställa ytterligare en operativ utredare under 2012.

I dag finns det endast en utredare inom det militära området. För att minska sårbarheten och få till stånd en kunskapsöverföring före planerad pensionsavgång 2014 kommer ytterligare en militär utredare att rekryteras under 2012.

Under hösten 2011 slutade en av SHK:s två administratörer. Hon ersätts för tillfället av en inhyrd konsult, men rekrytering av en ordinarie ersättare pågår. SHK har även beslutat om en mindre omorganisation som innebär att vissa administratörer organisatoriskt kommer att tillhöra utredningsavdelningarna istället för den administrativa avdelningen.

2.2.9 Effektivitet och god hushållning

Återrapporteringskrav

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.

Återrapportering

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, om möjligt, högst tolv månader.

Tabell 1. Genomsnittlig handläggningstid i månader per verksamhet

Verksamhet	2009		2010		2011	
	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt	Antal rapporter	Utr.tid genomsnitt
Civil luftfart	22	14,5	16	16,9	17	14,7
Civil sjöfart	4	9,4	3	17,7	1	31,0
Spårtrafik	11	22	4	32,0	4	15,5
Militär	0	0	1	29,0	1	17,0
Annan	1	26	1	15,0	1	10,0
Totalt	38	14,4	25	22,1	24	17,6

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

Under 2011 slutfördes totalt 24 rapporter vilket är en minskning med en rapport i jämförelse med 2010 och med 14 rapporter i jämförelse med 2009, då SHK gav ut totalt 38 rapporter.

Den totala genomsnittliga handläggningstiden har minskat ifrån 22,1 månader 2010 till 17,6 månader 2011. År 2009 var den genomsnittliga handläggningstiden 14,4 månader.

Handläggningstiderna för de olika verksamhetsområdena har analyserats och kommenterats i avsnitten 2.2.1 – 2.2.5.

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, säkerhet på olycksplats, ledarskapsutbildningar m.m.

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

År	Andelen utbildningskostnad av total personalkostnad i %	Utbildningskostnad/årsarbetskraft i tkr ⁷
2009	2,95	31,3
2010	2,90	30,8
2011	3,63	37,9

Såväl andelen utbildningskostnad av total personalkostnad som utbildningskostnad per årsarbetskraft har ökat i jämförelse med de två föregående åren. En förklaring till ökningen är att SHK under 2011 satsat relativt stora resurser på ledarskapsutbildning för avdelningarna. Under året har även två utredare genomgått utbildning i utredningsmetodik och en utredare har genomgått en simulatorutbildning för Airbus 330. Samtliga dessa utbildningar genererade en hel del kostnader.

Trots att kostnaderna för utbildning i relation till total personalkostnad har ökat 2011 visar SHK:s tidredovisning att tiden för kompetensutveckling har minskat i jämförelse med 2010 (se tabell 5 nedan). En förklaring till detta är att SHK under 2010 satsade en hel del på internutbildningar för hela personalen, bl.a. hölls en projektledarutbildning på fyra dagar där samtliga utredare och viss del av den administrativa personalen deltog. Under 2011 har det varit mer individuella satsningar med längre och mer kostsamma utbildningar men riktade till färre personer.

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.

⁷ Den totala utbildningskostnaden för 2009 och 2010 är omräknad till 2011 års penningvärde.

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

År	Andel stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft
2009	23 %
2010	26 %
2011	25 %

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

Andelen administrativ personal av SHK:s totala årsarbetskrafter har minskat med en procentenhet i jämförelse med föregående år. Det beror på att SHK har anställt en hel del nya utredare under 2010 och 2011 men inte utökat det administrativa stödet i samma utsträckning. I oktober 2011 slutade en av SHK:s administratörer och har, under rekryteringsprocessen, ersatts av en inhyrd administratör. SHK planerar att utöka det administrativa stödet under 2012 för att avlasta utredarna från vissa administrativa uppgifter och skapa mer utrymme till SHK:s kärnuppgifter.

SHK, som är en liten myndighet, köper vissa tjänster inom det administrativa området för att uppnå kostnadseffektivitet. Det rör sig om ekonomi- och personaladministration som sköts av Kammarkollegiet och IT-support som sker på konsultbasis. SHK tar även konsulthjälp 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
2009	19,5 %
2010	18,3 %
2011	18,0 %

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 såsom registratur, arkivering, reception och vaktmästeri.

Kostnaderna för det administrativa stödet i relation till totala förvaltningskostnader har minskat marginellt i jämförelse med 2010 men fördelningen av kostnaderna skiljer sig åt. Under 2010 var andelen köpta tjänster större, framförallt inom området upphandling. Under

2011 har inte behovet av att köpa tjänster varit lika stort, däremot har antalet fast anställda på administrationen ökat vilket har lett till ökade lönekostnader.

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 för samtliga anställda, respektive för endast utredare, fördelats på SHK:s olika verksamheter.

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		Andel i % av den totala arbetstiden under perioden 1101-1112	
	Samtliga anställda	Endast utredare	Samtliga anställda	Endast utredare	Samtliga anställda	Endast utredare
Utredningsverksamhet	50	55	48	53	51	57
Övrigt säkerhetsarbete	11	12	9	11	8	10
Kompetensutveckling	6	7	7	8	4	5
Övrigt ⁸	33	26	36	28	37	28

Till SHK:s kärnuppgifter räknas utredningsarbete, samverkan med andra myndigheter m.fl. om säkerhetsfrågor, omvärldsbevakning och kompetensutveckling. Som framgår av tabellen ovan har 63 procent av total arbetstid ägnats åt SHK:s kärnuppgifter under 2011. Det är en minskning med en procentenhet i jämförelse med 2010 och med 5 procentenheter i jämförelse med den period under 2009 då tidredovisning fördes (april till december). I gruppen have-riutredare är andelen tid för kärnverksamhet 72 procent, vilket är samma andel som för 2010 och tre procentenheter mindre än för mätperioden 2009.

Tiden inom kärnverksamheten fördelar sig något olika under åren. Under 2011 har mer tid lagts på utredningsverksamheten än de två föregående åren medan tiden för kompetensutveckling har minskat, tre procentenheter i jämförelse med 2010 och två procentenheter jämfört med 2009.

En förklaring till att mindre tid, totalt sett, lagts på kompetensutveckling är att SHK under 2010 satsade en hel del på internutbildningar för hela personalen, under 2011 har det varit mer individuella satsningar med längre utbildningar men för färre personer.

SHK:s verksamhetssystem

Under 2010 påbörjades ett omfattande arbete med att ta fram ett verksamhetssystem för SHK. Arbetet, som bedrivs i projektform, har fortsatt under 2011. Ett väl fungerande verksamhetssystem förväntas bl.a. ge ett mer enhetligt och effektivt sätt att arbeta, bättre struktur och tydlighet i utredningsverksamheten, ändamålsenliga underlag för prioriteringar och beslut samt bättre stödfunktioner, uppföljning och kvalitetssäkring.

⁸ Övrig tid består av ledning/styrning, verksamhetsutveckling, administration m.m.

SHK:s miljöledningsarbete

Under 2011 har SHK:s miljöpolicy setts över och uppdaterats. Utifrån policyn har nya miljömål för 2011 tagits fram.

Nya lokaler

I slutet av oktober 2011 flyttade SHK till nya kontorslokaler på Sveavägen i Stockholm. De nya lokalerna, som finns på ett och samma plan, är mer ändamålsenliga för SHK:s verksamhet. Lokalytan är större och ger plats för fler mötesrum, allmänna utrymmen samt ett minilabb där enklare simuleringar och undersökningar kan genomföras.

2.2.10 Kostnader

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2011 uppdelat på särskilda utredningskostnader och förvaltningskostnader. Särskilda utredningskostnader avser kostnader som föranleds av enskilda utredningar och förvaltningskostnader avser kostnader för personal, utbildning, omvärldsbevakning, samverkan med andra säkerhetsmyndigheter, lokalförsörjning och andra driftkostnader som inte är direkt hänförliga till en viss utredning.

Särskilda utredningskostnader

Tabell 1. Särskilda utredningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden Trafik	Militära	Andra	Totalt
2009	4 355	1 304	2 339	757	545	9 300
2010	3 574	1 343	1 762	222	1 872	8 773
2011	1 978	584	690	426	1 549	5 227

De särskilda utredningskostnaderna bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket arbete av externa specialister som krävs i pågående och under året avslutade utredningar. Kostnadsminskningen över åren förklaras främst av att antalet anställda utredare har ökat vilket minskat behovet av externa konsultinsatser.

Förvaltningskostnader

Tabell 2. Förvaltningskostnader (tkr)⁹

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
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
2011	12 711	5 035	4 987	2 582	4 691	30 006

Ökningen av förvaltningskostnaderna beror i huvudsak på ökade lönekostnader som uppstått till följd av de nyanställningar som gjorts under senare delen av 2010 och under 2011. Lokalkostnaderna har också ökat något under 2011.

Totala kostnader per utredningsområde

Tabell 3. Totala kostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära	Andra	Totalt
2009	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
2011	14 689	5 619	5 677	3 008	6 240	35 233

⁹ Fördelningen av totala förvaltningskostnader mellan de olika utredningsområdena har skett med hjälp av andelen direkta lönekostnader per utredningsområde.

3 FINANSIELL REDOVISNING

3.1 RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING

(tkr)	Not	2011	2010
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	35 056	0
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	1	9 702
Intäkter av bidrag	3	0	29 712
Finansiella intäkter	4	176	15
Summa		35 233	39 429
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	5	-23 146	-22 244
Kostnader för lokaler		-2 216	-2 002
Övriga driftkostnader	6	-9 698	-12 597
Finansiella kostnader	7	-6	-41
Avskrivningar och nedskrivningar		-167	-171
Summa		-35 233	-37 055
Verksamhetsutfall		0	2 375
Årets kapitalförändring	8	0	2 375

3.2 BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2011-12-31	2010-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	9	270	150
Summa		270	150
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	10	486	134
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	11	558	70
Summa		1 044	204
Fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	12	798	7 837
Summa		798	7 837
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	13	784	465
Upplupna bidragsintäkter	14	0	2 176
Övriga upplupna intäkter	15	0	873
Summa		784	3 515
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	16	-4 944	0
Summa		-4 944	0
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		9 713	0
Summa		9 713	0
SUMMA TILLGÅNGAR		7 665	11 707
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	17	0	30
Balanserad kapitalförändring	18	0	-2 375
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	8	0	2 375
Summa		0	30
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		0	283
Övriga avsättningar	19	273	232
Summa		273	515
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	20	915	93
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	21	0	4 729
Skulder till andra myndigheter		1 173	1 109
Leverantörsskulder		2 582	2 738
Övriga skulder		431	422
Summa		5 101	9 091
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	22	2 292	2 070
Summa		2 292	2 070
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		7 665	11 706

3.3 ANSLAGSREDOVISNING

ANSLAGSREDOVISNING

Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Årets till- delning enl. regl. brev Not	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp	
Uo 6 2:9 Ramanslag					
ap.1 Statens haverikom- mission-del till SHK	23	40 000	40 000	-35 056	4 944
Summa		40 000	40 000	-35 056	4 944

SHK:s utredningsverksamhet är händelsestyrd vilket gör det svårt att prognostisera kostnadsutvecklingen över budgetåret. Det innebär att SHK, för att kunna driva en effektiv verksamhet inom befintliga ekonomiska ramar, vissa år inte kommer att nyttja anslagsramen fullt ut, andra år kan istället hela eller delar av anslagskrediten behöva tas i anspråk. Så måste det få vara och det är viktigt att sådana fluktuationer inte följs av motsvarande svängningar i tilldelat ramanslag.

3.4 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

Staten haverikommissions 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.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF tillämpar myndigheten brytdagen den 5 januari. Brytdagen föregående år var den 10 januari. 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

Ändrad finansiering

Statens haverikommissions verksamhet är fr.o.m. år 2011 anslagsfinansierad.

Verksamheten t.o.m. år 2010 finansierades med avgifter när det gäller de särskilda utredningskostnaderna och med bidrag för förvaltningskostnaderna. Det leder till att 2011 och 2010 års utfall ej är jämförbara för ett flertal poster i resultaträkningen och balansräkningen.

För poster som är relaterade till SHK:s fakturering finns utfall år 2010 men inget utfall 2011. För anslagsrelaterade poster finns således inget utfall för år 2010.

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. 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 Hans Ytterberg fr.o.m. 2011-04	670
Generaldirektör Åsa Kastman Heuman t.o.m. 2011-04	423
Inga förmåner, inga andra uppdrag	

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	2011	2010
Totalt	3,3	6,9
Andel 60 dagar eller mer	47,5	81,3
Kvinnor	3,2	2,6
Män	3,4	10,0
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,7	1,4
Anställda 50 år -	5,1	11,2

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

Noter (tkr)**Resultaträkning**

		2011	2010
Not 1	Intäkter av anslag		
	Intäkter av anslag	35 056	0
	Summa	35 056	0
	Statens haverikommissions verksamhet är fr.o.m. år 2011 anslagsfinansierad. Verksamheten t.o.m. år 2010 finansierades med avgifter när det gäller de särskilda utredningskostnaderna och med bidrag för förvaltningskostnaderna.		
Not 2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Icke statliga medel, 6 kap 1 § kapitalförsörjningsförordningen	1	1
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	0	9 701
	Summa	1	9 702
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar år 2010 avser utredningskostnaderna, se not 1.		
Not 3	Intäkter av bidrag		
	Bidrag från statliga myndigheter	0	29 712
	Summa	0	29 712
	Bidrag från statliga myndigheter år 2010 avser finansiering av förvaltningsutgifterna. Se not 1.		
Not 4	Finansiella intäkter		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	175	0
	Övriga ränteintäkter	1	15
	Summa	176	15
Not 5	Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	13 683	13 026
	Övriga kostnader för personal	9 463	9 218
	Summa	23 146	22 244
Not 6	Övriga driftkostnader		
	Köp av tjänster	7 389	10 431
	Övriga driftskostnader	2 309	2 166
	Summa	9 698	12 597
	SHK har inte nyttjat konsultstöd i sina utredningar i samma utsträckning under 2011 som under 2010.		
Not 7	Finansiella kostnader		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	1	19
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	4	1
	Övriga finansiella kostnader	1	21
	Summa	6	41
Not 8	Årets kapitalförändring		
	Periodiseringsdifferenser	0	2 375
	Summa	0	2 375

Balansräkning

		2011-12-31	2010-12-31
Not 9	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
	Ingående anskaffningsvärde	193	43
	Årets anskaffningar	174	150
	Summa anskaffningsvärde	368	193
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-43	-43
	Årets avskrivningar	-55	0
	Summa ackumulerade avskrivningar	-98	-43
	Utgående bokfört värde	270	150
Not 10	Förbättringsutgifter på annans fastighet		
	Ingående anskaffningsvärde	432	351
	Årets anskaffningar	429	81
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-351	0
	Summa anskaffningsvärde	510	432
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-298	-234
	Årets avskrivningar	-77	-64
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	351	0
	Summa ackumulerade avskrivningar	-25	-298
	Utgående bokfört värde	486	134
Not 11	Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
	Ingående anskaffningsvärde	1 135	1 219
	Årets anskaffningar	523	0
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-271	-84
	Summa anskaffningsvärde	1 386	1 135
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 065	-1 041
	Årets avskrivningar	-35	-108
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	271	84
	Summa ackumulerade avskrivningar	-828	-1 065
	Utgående bokfört värde	558	70
Not 12	Fordringar hos andra myndigheter		
	Fordran ingående mervärdesskatt	798	663
	Kundfordringar hos andra myndigheter	0	17
	Fordringar betalningsansvariga myndigheter	0	7 157
	Summa	798	7 837
	Skillnaden beror i huvudsak på att Statens haverikommission per 2010-12-31 hade en utestående fordran på betalningsansvariga myndigheter.		
Not 13	Förutbetalda kostnader		
	Förutbetalda hyreskostnader	530	421
	Övriga förutbetalda kostnader	254	44
	Summa	784	465
Not 14	Upplupna bidragsintäkter		
	Inomstatliga	0	2 176
	Summa	0	2 176
	Skillnaden beror på att SHK fakturerade myndighetskapitalet i samband med övergången till att myndigheten blev anslagsfinansierad fr.o.m. 2011.		

Not 15	Övriga upplupna intäkter		
	Upplupna avgiftsintäkter IS	0	873
	Summa	0	873
	Skillnaden beror på att SHK fakturerade myndighetskapalet i samband med övergången till att myndigheten blev anslagsfinansierad fr.o.m. 2011.		
Not 16	Avräkning med statsverket		
	Anslag i räntebärande flöde		
	Redovisat mot anslag	35 056	0
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-40 000	0
	Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-4 944	0
	Summa Avräkning med statsverket	-4 944	0
Not 17	Statskapital		
	Ingående balans konst anskaffad tidigare år	30	30
	-korrigerig för utranering av anläggningstillgångar	-30	0
	Utgående balans	0	30
Not 18	Balanserad kapitalförändring		
	Ingående balans	-2 375	-2 454
	Kapitalförändring enligt föregående års resultaträkning	2 375	79
	Summa	0	-2 375
Not 19	Övriga avsättningar		
	Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder		
	Ingående balans	232	196
	Årets förändring	40	37
	Utgående balans	273	232
Not 20	Lån i Riksgäldskontoret		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	93	264
	Under året nyupptagna lån	980	0
	Årets amorteringar	-158	-171
	Utgående balans	915	93
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	3 000	1 000
Not 21	Räntekontokredit i Riksgäldskontoret		
	Beviljad räntekontokredit i Riksgäldskontoret enligt regleringsbrevet	10 000	10 000
	Utgående skuld på räntekontot	0	4 729
	Summa	0	4 729
Not 22	Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 600	1 672
	Övriga upplupna kostnader	692	398
	Summa	2 292	2 070

Anslagsredovisning

Not 23 Uo 6 2:9 ap.1
Statens haverikommission

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 4 000 tkr.

Statens haverikommission finansieras med anslag fr.o.m. år 2011. Tidigare år finansierades myndigheten med avgifter och bidrag.

Anslaget är räntebärande.

3.5 SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2011	2010	2009	2008	2007
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	3 000	1 000	1 200	1 200	1 000
Utnyttjad	915	93	264	456	528
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad*	4 729	5 804	5 745	6 681	5 561
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	175	0	0	0	0
Räntekostnader	1	19	25	147	121
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	0	9 702	9 243	11 829	14 571
Anslagskredit					
Beviljad	4 000	0	0	0	0
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	4 944	0	0	0	0
varav intecknat	0	0	0	0	0
Bemyndiganden (Ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st.)	22	21	17	17	16
Medelantalet anställda (st.)	24	23	19	19	19
Driftkostnad per årsarbetskraft**	1 351	1 337	1 384	1 281	1 280
Kapitalförändring***					
Årets	0	2 375	79	-620	-316
Balanserad	0	-2 375	-2 454	-1 833	-1 517

*SHK hade ett ingående saldo på - 4 729 tkr som utgjordes av ej inbetalda avgifter och bidrag avseende 2010 års verksamhet. Inbetalning av anslag skedde 3 januari 2011 med 5 000 tkr.

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

	år 2011	år 2010	år 2009	år 2008	år 2007
Förvaltningskostnader per åa	1 351	1 337	1 384	1 281	1 280
Särskilda utredningskostnader per åa	243	418	551	688	931
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 594	1 754	1 935	1 969	2 211

*** Anslaget avräknas kostnadsmässigt. Årets kapitalförändring fr.o.m. år 2010 består av periodiserings-differenser som uppstod i den avgiftsfinansierade verksamheten resp. bidragsfinansierade verksamheten. Fr.o.m. 2011 är SHK anslagsfinansierad.

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

Stockholm 2012-02-20

Hans Ytterberg
Generaldirektör