



Årsredovisning

Räkenskapsåret 2013

Årsredovisningen finns även på SHK:s webbplats: www.havkom.se

Illustrationer i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. I den mån inte annat anges är SHK upphovsrättsinnehavare.

Med undantag för SHK:s logotyp, samt figurer, bilder eller kartor till vilka någon annan än SHK äger upphovsrätten, tillhandahålls rapporten under licensen Creative Commons Erkännande 2.5 Sverige. Det innebär att den får kopieras, spridas och bearbetas under förutsättning att det anges att SHK är upphovsrättsinnehavare. Det kan t.ex. ske genom att vid användning av materialet ange ”Källa: Statens haverikommission”.



I den mån det i anslutning till figurer, bilder, kartor eller annat material i rapporten anges att någon annan är upphovsrättsinnehavare, krävs dennes tillstånd för återanvändning av materialet.

Innehåll

1.	VERKSAMHETENS INRIKTNING	4
1.1	Uppgifter	4
1.2	Verksamhetsreglerande bestämmelser	4
2.	RESULTATREDOVISNING	5
2.1	Regleringsbrevets krav	5
2.1.1	Mål	5
2.1.2	Återrapporteringskrav	5
2.2	VERKSAMHETSUTVECKLING	5
2.2.1	Sammanfattande bedömning	5
2.2.2	Resultatredovisningens indelning	7
2.2.3	Undersökning av olyckor och tillbud	8
2.2.4	Övrigt säkerhetsarbete	22
2.2.5	Kompetensförsörjning	22
2.2.6	Effektivitet och god hushållning	26
2.2.7	Kostnader	31
3.	FINANSIELL REDOVISNING	33
3.1	Resultaträkning	33
3.2	Balansräkning	34
3.3	Anslagsredovisning	35
3.4	Tilläggsupplysningar	36
3.5	Noter	38
3.6	Sammanställning över väsentliga uppgifter	42

1. VERKSAMHETENS INRIKTNING

1.1 Uppgifter

Sedan den 1 juli 1990 har Statens haverikommission (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. SHK samarbetar också med behöriga säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet, liksom med andra länders utredningsorgan och vissa internationella organ som verkar inom området, som den europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (EASA), den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) och den europeiska järnvägsbyrån (ERA).

Syftet med SHK:s undersökningar är att

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

SHK:s verksamhet syftar uteslutande till förbättringar av säkerheten. Myndigheten har i övrigt inte några tillsynsuppgifter och har inte heller någon uppgift när det gäller frågor om skuld och ansvar, skadestånd eller frågor om certifikatsåtgärder, disciplinära åtgärder, m.m. Det innebär att sådana frågor varken undersöks eller beskrivs i samband med en undersökning.

1.2 Verksamhetsreglerande bestämmelser

Verksamheten vid SHK regleras främst av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO), förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO), förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission, samt av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 om antagande av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Av stor betydelse för utredningsverksamheten är också Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (sjöolycksutredningsdirektivet) och 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägs-säkerhetsdirektivet).

2. RESULTATREDOVISNING

2.1 Regleringsbrevets krav

2.1.1 Mål

De undersökningar av olyckor och tillbud som SHK ska genomföra ska slutföras snarast, om möjligt inom tolv månader från olyckan eller tillbudet.

2.1.2 Återrapporteringskrav

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

SHK ska redovisa och kommentera handläggningstiden för utredningarna under den senaste treårsperioden. Vidare ska SHK analysera och redogöra för de vanligaste orsakerna till att handläggningstiden för vissa haveriutredningar överstiger tolv månader. SHK ska dessutom redovisa vidtagna åtgärder för att korta handläggningstiderna.

2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING

2.2.1 Sammanfattande bedömning

SHK gör den sammanfattande bedömningen att myndigheten i stor utsträckning, men inte fullt ut, uppfyllt målen för verksamheten. Andelen undersökningar som kunnat färdigställas inom tolv månader har ökat betydligt jämfört med år 2012. Handläggningstiderna för utredningsärendena har minskat. SHK:s samarbete med berörda säkerhetsmyndigheter fungerar i allt väsentlig väl och utvecklas fortlöpande.

Verksamheten är nästan helt och hållet händelsestyrd. De händelser som inträffar och som inrapporteras till SHK varierar stort både mellan de olika utredningsområdena och från tid till annan. Kraven på när en utredning från SHK:s sida är ”obligatorisk” varierar också mellan utredningsområdena. Det medför att antalet inledda utredningar regelmässigt varit större inom luftfartsområdet (låg tröskel för obligatorisk utredning) än inom andra områden (hög tröskel för obligatorisk utredning). Å andra sidan blir ofta de utredningar som väl måste genomföras på dessa andra områden genomsnittligt mer omfattande och tidskrävande.

Nya olyckor och tillbud fordrar snabb hantering inledningsvis, dels för att rätt kunna bedöma om de ska utredas eller inte, dels för att säkerställa att inte utredningsmaterial går förlorat. Detta leder i sin tur till att redan pågående utredningar återkommande måste läggas åt sidan. Inom den civila sjöfarten ställs dessutom numera ett författningsreglerat krav på en formaliserad preliminär bedömning av vissa kategorier av händelser, även om dessa inte i slutändan medför

någon utredning. En sådan bedömning kräver oftast en inledande utredning direkt på haveriplatsen, vilket i sin tur innebär avbrott i arbetet med andra pågående utredningar.

Sammantaget innebär detta att handläggningstiderna är mycket svåra att förutse. I vissa ärenden, framförallt med internationell medverkan, kan de också vara svåra, för att inte säga omöjliga, att påverka för SHK:s del. Det är därför långt ifrån alltid "möjligt" att slutföra en utredning inom tolv månader från det att händelsen inträffat. Det hindrar naturligtvis inte att myndigheten har ett ständigt aktivt sträva efter att nå detta mål.

Åtgärder för att stärka planering och uppföljning av utredningsarbetet har också vidtagits. I myndighetens verksamhetsplan uppställs nu som mål att den helt övervägande andelen av SHK:s utredningar ska vara avslutade inom tolv månader och att ingen utredning ska ta längre tid än 20 månader. Samtliga pågående utredningar går numera igenom månatligen för att upptäcka flaskhalsar och kunna vidta prioriteringsåtgärder. En fördjupad tertialuppföljning med samma syfte har också införts. På både avdelningsnivå och för varje utredning har system för noggrannare planering och uppföljning införts. Vidare har ett elektroniskt stödsystem för ärendehantering införts fr.o.m. den 1 januari 2014. Och arbetet med att införa ett heltäckande verksamhetsledningssystem fortsätter.

Sammantaget bedöms dessa åtgärder få positiva effekter på handläggningstider och på andelen utredningar som kan slutföras inom tolv månader från det att händelsen inträffade. Andelen utredningar som slutförts inom tolv månader har nu också ökat från 46 procent år 2012 till 62 procent år 2013.

Samtidigt är skillnaden mellan de olika utredningsområdena stor. I huvudsak beror detta på att de utredningar som genomförs inom sjö- och spårtrafikområdena, liksom i fråga om s.k. övriga olyckor, som nämnts, genomsnittligt är mera omfattande och komplicerade än inom den civila luftfarten, där tröskeln för när en utredning är obligatorisk är betydligt lägre. Antalet händelser inom den civila sjöfarten som ska utredas har också ökat under 2013. Och personalförsörjningen har, framförallt på sjösidan, också varit ett problem som medfört att utredningar fördröjts och balanser uppstått. Genom nyrekryteringar på det området finns dock goda förutsättningar att komma till rätta med dessa balanser under år 2014.

Samtidigt går det enligt SHK:s mening inte att komma ifrån att myndigheten behöver ytterligare budgetmedel till personalresurser för att varaktigt kunna uppfylla målet om kortare handläggningstider inom alla utredningsområden, samtidigt som den beredskap att hantera större olyckor som myndigheten är skyldig att ha, kan upprätthållas även i fortsättningen. Den frågan berörs översiktligt i det följande men framförallt får SHK återkomma till den i budgetunderlaget för åren 2015-2017.

2.2.2 *Resultatredovisningens indelning*

Allmänt

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

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 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 med avseende på det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden samt ingående och utgående balans, antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av undersökning eller beslut om att genomföra en särskild preliminär bedömning (avser sjöhändelser), antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken kunnat fastställas, antalet och andelen slutrapporter som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader. Slutligen redovisas också SHK:s bedömning av de svar som inkommit under året på de rekommendationer som SHK lämnat till tillsynsmyndigheter m.fl.

Tillbud

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 en olycka eller ett tillbud. I många fall finns det vid en mindre olycka också omständigheter som gör att händelsen samtidigt kan betraktas som ett tillbud till en större, allvarlig olycka.

Rekommendationshantering

Rekommendationerna redovisas med angivande av antalet under året lämnade, omhändertagna respektive inte omhändertagna rekommendationer, samt med ingående och utgående balans. En rekommendation anses vara omhändertagen om syftet med rekommendationen har uppfyllts även om rekommendationsmottagaren har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK föreslagit. Att rekommendationen inte omhändertagits innebär att rekommendationsmottagaren har tagit slutlig ställning och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av rekommendationen eller i vart fall inte någon åtgärd som SHK bedömer som ändamålsenlig, eller att rekommenda-

tionsmottagaren 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.

2.2.3 *Undersökning av olyckor och tillbud*

Civil luftfart

För området civil luftfart redovisas separat sådana utredningar som i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13 genomförs av haveriutredningsmyndigheter i andra länder, men där SHK ska och får utse en s.k. ackrediterad representant. Möjligheten för SHK att påverka utredningstiderna för dessa utredningar är i det närmaste obefintlig och ärendena avslutas när en slutrapport lämnats av det andra landets haverikommission. Dessa utredningstider redovisas därför inte. De rekommendationer som det utländska utredningsorganet eventuellt lämnat, följs upp av den myndigheten och inte av SHK, varför inte heller rekommendationshanteringen redovisas för dessa ärenden.

I varierande grad leder dock även dessa utredningar till arbetsinsatser från SHK:s sida. Därmed påverkar de också SHK:s egna utredningar vad gäller utredningstider och det totala antalet genomförda utredningar på ett negativt sätt.

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2011	2012	2013 ¹
Ingående balans	22	22	44
Nyinkomna ärenden	119	135	168
Avgjorda ärenden	119	138	177
Utgående balans	22	19	35

Tabell 2. Undersökningar som inletts av SHK

Kategori	2011	2012	2013
Stora flygplan ²	9	5	2
Flermotoriga lätta flygplan	0	0	1
Enmotoriga flygplan	6	4	8
Sjöflygplan	1	1	0
Helikoptrar	3	2	3
Segelflygplan	0	3	1
Luftballonger	0	1	1
Summa	19	16	16
Antal yrkesmässig luftfart	9	7	4
Antal privatflyg	10	9	12

¹ Ingående balans 2013 innehåller även sådana pågående utländska luftfartsärenden som SHK deltar i, men som inte tidigare redovisats bland det totala antalet inrapporterade ärenden, och som därför inte fanns med i utgående balans för 2012.

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

Tabell 3. Slutrapporter som getts ut av SHK

	2011	2012	2013
Stora flygplan	6	13	6
Enmotoriga flygplan	4	2	6
Sjöflygplan	1	1	1
Helikoptrar	6	4	2
Segelflygplan	0	0	3
Luftballonger	0	1	1
Summa	17	21	19
Antal yrkesmässig luftfart	8	9	6
Antal privatflyg	9	12	13
Sannolik olycksorsak fastställd	17	20	19

Tabell 4. Antalet och andelen SHK:s utredningar som slutförts inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader

	2011	2012	2013
Totalt antal utgivna rapporter	17	21	19
Antal slutförda inom 12 månader	9	12	17
Andel slutförda inom 12 månader i %	53	57	89
Genomsnittlig utredningstid	14,7	14,4	9,1
Medianhandläggningstid	11,9	11,6	9,7

Tabell 5. Rekommendationer

År	2011	2012	2013
Ingående balans	6	17	29³
Lämnade	20	28	13
Omhändertagna	9	16	23⁴
Inte omhändertagna	0	2	0
Utgående balans	17	27	19

Antalet *inkomna anmälningar* har ökat både i förhållande till 2012 och 2011 med drygt 17 respektive 32 procent. När det gäller inledda undersökningar ligger dessa på samma nivå som 2012 men har minskat något i förhållande till 2011. Balansen av luftfartsärenden har minskat sedan föregående år.

³ Två rekommendationer saknas i utgående balans för 2012.

⁴ Varav fyra bedömts som delvis omhändertagna.

Den genomsnittliga *handläggningstiden* för de utredningar som slutfördes under 2013 var drygt nio månader, vilket är en betydande förbättring i förhållande till både 2012 och 2011 där den genomsnittliga handläggningstiden för de utgivna slutrapporterna låg på 14,4 respektive 14,7 månader. Även mediantiden har minskat i inte obetydlig omfattning, nämligen med cirka två månader i förhållande till både 2012 och 2011. Både genomsnitts- och mediantiden har således minskat kontinuerligt under de tre senaste åren.

Av den utgående *balansen* för luftfartshändelser som utreds av SHK, var det endast tre av de vid årets slut pågående utredningarna som hade en handläggningstid som översteg tolv månader, vilket är på samma nivå som 2012, men en förbättring jämfört med 2011 då det fanns sex sådana ärenden. SHK bedömer att, med hänsyn till i vilken utredningsfas de ärenden befann sig som var pågående vid utgången av 2013, det vid utgången av 2014 inte bör finnas något civilt luftfartsärende kvar som är äldre än tolv månader. Det ovan sagda visar sammanfattningsvis att myndighetens aktiva arbete med att få ner utredningstiderna har gett resultat.

Under året har 19 *slutrapporter* getts ut, vilket är en marginell minskning jämfört med 2012, men en ökning från 2011.

Sannolika *orsaker* till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall. Under 2012 fanns det ett fall där den sannolika orsaken inte kunde fastställas, medan den sannolika orsaken kunde fastställas i samtliga fall 2011.

Av de under året lämnade slutrapporterna slutfördes 89 procent på *kortare tid än tolv månader*. Det är en markant förbättring både jämfört med 2012 och 2011, inte minst mot bakgrund av det ökade antalet inrapporterade händelser. De två utredningar som överskred en utredningstid på tolv månader ska kommenteras särskilt i det följande.

RL 2013:06 rör en olycka med en helikopter i Ånn, Jämtlands län. Utredningstiden var 18 månader. Förklaringen till att handläggningen översteg tolv månader är framför allt att utredningsledaren även var utredningsledare i den stora och resurs-krävande undersökningen av olyckan med det norska militära Herculesflygplanet vid Kebnekaise. Dessutom behövde utredningsåtgärder även genomföras utomlands, vilket påverkade handläggningstiden.

RL 2013:10 rör ett allvarligt tillbud efter start från Bromma flygplats där befälhavaren blev akut sjuk. Utredningstiden var 15 månader. Undersökningen hade en tydligt medicinsk prägel och behandlade bl.a. risken för kontaminerad luft. Dessa relativt komplicerade frågor bidrog till den längre handläggningstiden.

Under 2013 har 13 *rekommendationer* lämnats medan 23 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 19 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar

inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK. Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 19 bedömts som omhändertagna och fyra som delvis omhändertagna. Nedan redovisas de *rekommendationer som endast delvis har omhändertagits*.

RL 2013:07 rör ett allvarligt tillbud (separationsunderskridande) mellan två luft-fartyg. Orsaken till tillbudet var att höjdrestriktioner som satts av bullerskäl kommit att användas för att separera trafik utan att någon klarering lämnats. Haverikommissionen rekommenderade Transportstyrelsen att undersöka de flygsäkerhetsmässiga konsekvenserna av bullerrestriktioner vid svenska kommersiella flygplatser samt hur dessa, i förekommande fall, hanteras av leverantörer av flygtrafik-tjänst. Det svar som Transportstyrelsen lämnade bedömdes som relativt allmänt hållet. Såvitt kunde utläsas av rekommendationssvaret var dock någon särskild undersökning av det slag som haverikommissionen hade rekommenderat inte aktuell. I stället angavs att dessa frågor skulle beaktas inom ramen för den tillsyn som bedrivs och i de fall enskilda händelser eller trender ger anledning att undersöka saken närmare. Eftersom frågan om flygsäkerhetsmässiga konsekvenser av bullerrestriktioner ändå skulle komma att beaktas inom ramen för tillsynsverksamheten bedömde haverikommissionen att rekommendationen fick anses vara delvis omhändertagen.

RL 2012:09 rör en olycka med en helikopter. Undersökningen visade att principerna för ledning av flygräddningstjänst behöver utvecklas och att det bör införas hjälpmedel för informationsdelning som bl.a. ger berörda larm- och ledningscentraler möjlighet till en gemensam lägesbild i realtid.

Rekommendation R2 i rapporten, som var riktad till Transportstyrelsen, behandlade frågan om bristande möjligheter för berörda ledningscentraler och insatta räddningsenheter att dela information och ha tillgång till en gemensam kartbild i realtid. SHK bedömde att Transportstyrelsens svar, att inom ramen för ett tämligen nybildat samverkansorgan verka för förbättringar, var alltför lite förpliktande. Rekommendationen bedömdes därför som endast delvis omhändertagen.

Rekommendation R3 i samma slutrapport riktade sig också till Transportstyrelsen och handlade om att se till att Sjöfartsverket utvecklar metoderna för ledning vid flygräddningscentralen i avsikt att förbättra kvaliteten för ledning av flygräddningstjänst. Transportstyrelsens svar innebar att åtgärder skulle komma att vidtas i syfte att säkra kvaliteten. Däremot innehöll svaret inte något om att utveckla metoderna för ledning. SHK bedömde därför att de planerade åtgärderna inte var tillräckligt långtgående, varför rekommendationen endast ansågs vara delvis omhändertagen.

RL 2011:06 rör en olycka med ett luftfartyg i samband med landning. Föraren gjorde i ett sent skede ett omdrag, dvs. avbröt landnings-

försöket i syfte att göra ett nytt landningsförsök. Därefter lättade flygplanet och flög in i en skog 10 meter efter banslutet. Olyckan orsakades av att säkra metoder för att identifiera och avbryta en osäker inflygning inte tillämpades. Haverikommissionen rekommenderade EASA att se till att säkra metoder för att identifiera och avbryta en osäker visuell inflygning i ett tidigare skede, inkluderas i kommande utbildningsplaner för flygutbildning. I EASA:s rekommendationssvar anfördes bl.a. att testet för privatflygarlicens, PPL(A), innehåller ett omdrag från låg höjd. Enligt SHK:s uppfattning är det säkrare att avbryta en landning och genomföra ett omdrag så tidigt som möjligt. Det skulle därför kunna finnas säkerhetsvinster med att träna piloter att identifiera behovet av att göra ett omdrag i ett tidigt skede så att man inte behöver genomföra manövern på låg höjd. SHK bedömde rekommendationen som endast delvis omhändertagen.

Tabell 6. Utländska luftfartsutredningar som SHK deltar i

År	2011	2012	2013
Ingående balans	10	15	25
Nyinkomna ärenden	9	12	10
Avgjorda ärenden	4	2	15
Utgående balans	15	25	20

SHK har under året deltagit med en ackrediterad representant eller en expert enligt Chicagokonventionens Annex 13 i tio nya utländska undersökningar. Under 2012 engagerades SHK i tolv sådana undersökningar och 2011 var motsvarande siffra nio. Under 2013 har 15 ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har därmed minskat till 20.

Civil sjöfart

När det gäller den civila sjöfarten redovisas separat sådana utredningar där SHK, med stöd av 8 d § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, beslutat överlåta ledningen av utredningen, eller särskilda uppgifter i denna, till en annan stats utredningsorgan. Sådana beslut föranleds av kravet i samma bestämmelse på att varje olycka eller tillbud till sjöss ska vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat i EU. Enligt sjöolycksutredningsdirektivet ska berörda medlemsstater därför komma överens om vem som ska leda en sådan undersökning.

Även sådana utredningar är dock, till skillnad från de internationella luftfartsutredningarna, i formell mening SHK:s, varför handläggningstider redovisas även för dessa. Eventuella rekommendationer i sådana ärenden följs dock upp av det utländska utredningsorganet och inte av SHK, varför rekommendationshanteringen inte redovisas för dessa utredningar.

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2011	2012	2013
Ingående balans	2	6	10
Nyinkomna ärenden	190	204	171
Avgjorda ärenden	186	200	160
Utgående balans	6	10	21

Tabell 2. Preliminära bedömningar, inledda undersökningar och utgivna slutrapporter – utredningar som leds av SHK

År	2011	2012	2013
Preliminära bedömningar	0	15	23
Inledda undersökningar	4	4	6
Utgivna slutrapporter	1	0	1
Sannolik olycksorsak fastställd	1	–	1

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader – utredningar som leds av SHK

	2011	2012	2013
Totalt antal utgivna rapporter	1	0	1
Antal slutförda inom 12 månader	0	–	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	–	0
Genomsnittlig utredningstid	31,1	–	16,3
Medianhandläggningstid	31,1	–	16,3

Tabell 4. Rekommendationer – utredningar som letts av SHK

År	2011	2012	2013
Ingående balans	3	4	0
Lämnade	9	0	8
Omhändertagna	7	4	0
Inte omhändertagna	1	0	0
Utgående balans	4	0	8

Antalet inkomna *anmälningar* har under 2013 minskat i förhållande till både 2012 och 2011. Antalet *inledda undersökningar som leds av SHK* har ökat från fyra till sex. Under året har 23 *preliminära bedömningar* gjorts av SHK, vilket är en ökning på drygt 53 procent jämfört med 2012.

Under året har en *slutrapport* lämnats. *Handläggningstiden* var drygt 16 månader och *olycksorsaken har fastställts*. *Balansen* av sjöfartsärenden har ökat jämfört med både 2011 och 2010. Balansökningen,

liksom handläggningstiden, förklaras av att antalet inledda undersökningar och preliminära bedömningar har ökat i hög grad, samtidigt som det under en stor del av 2013 i praktiken endast funnits en sjöutredare i tjänst. Under 2013 har två nya operativa sjöutredare anställts, vilket för närvarande bedöms vara tillräckligt för att SHK långsiktigt ska kunna hantera volymer av mycket allvarliga och allvarliga sjöolyckor på nuvarande nivå. SHK utesluter dock inte att ytterligare rekryteringar måste göras på detta område för att säkerställa varaktigt kortare handläggningstider.

I den avgivna slutrapporten lämnades åtta *rekommendationer*. Svaren på dessa förväntas inkomma under 2014 då även SHK:s bedömning av rekommendationssvaren kommer att göras.

Tabell 5. Preliminära bedömningar, inledda undersökningar och utgivna slutrapporter – utredningar som leds av en annan stat

År	2011	2012	2013
Preliminära bedömningar	0	0	1
Inledda undersökningar	1	0	5
Utgivna slutrapporter	0	1	0
Sannolik olycksorsak fastställd	–	1	–

Tabell 6. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader – utredningar som leds av en annan stat

	2011	2012	2013
Totalt antal utgivna rapporter	0	1	0
Antal slutförda inom 12 månader	–	0	–
Andel slutförda inom 12 månader i %	–	0	–
Genomsnittlig utredningstid	–	35	–
Medianhandläggningstid	–	35	–

Under året har en *preliminär bedömning* genomförts och fem *utredningar inletts som leds av andra länders utredningsorgan* och som SHK deltar i. Det är bl.a. fråga om olyckor som inträffat med utländska fartyg på svenskt territorialvatten, men där SHK har kommit överens med flaggstaten om att utredningsmyndigheteten i det landet ska leda undersökningen. Det är också fråga om olyckor som inträffat utomlands med ett svenskt fartyg där en motsvarande överenskommelse har träffats. Vid denna typ av överenskommelser har SHK ofta en tydlig uppgift att hantera en viss del av undersökningen. Hur mycket arbete som måste läggas ner varierar dock mycket. Bortom den egna arbetsinsatsen i sådana utredningar har SHK mycket begränsade möjligheter att påverka utredningsarbetet och därmed också handläggningstiden för dessa undersökningar.

Under året det inte getts ut någon *rapport* i utländskt ledda undersökningar som SHK deltar i.

Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2011	2012	2013
Ingående balans	7	9	8
Nyinkomna ärenden	88	79	56
Avgjorda ärenden	86	80	59
Utgående balans	9	8	5

Tabell 2. Inledda undersökningar och utgivna slutrapporter

År	2011	2012	2013
Inledda undersökningar	5	5	1
Utgivna slutrapporter	4	5	4
Sannolik olycksorsak fastställd	4	5	4

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader

	2011	2012	2013
Totalt antal utgivna rapporter	4	5	4
Antal slutförda inom 12 månader	2	1	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	50	20	0
Genomsnittlig utredningstid	15,4	21,4	20,1
Medianhandläggningstid	14,3	23,3	17,9

Tabell 4. Rekommendationer

År	2011	2012	2013
Ingående balans	15	3	6
Lämnade	16	10	10
Omhändertagna	20	4	13⁵
Inte omhändertagna	8	3	2
Utgående balans	3	6	1

Antalet *inkomna anmälningar* har under 2013 minskat jämfört med både 2012 och 2011. Även antalet *inledda utredningar* har minskat.

Under året lämnades *slutrapport* i fyra ärenden, vilket är en liten minskning jämfört med 2012 och oförändrat jämfört med 2011.

⁵ Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

Sannolik *olycksorsak* fastställdes i samtliga utredningar, vilket även var fallet under 2012 och 2011. Den utgående *balansen* har minskat i förhållande till både 2012 och 2011.

Ingen av de fyra utredningar som avslutats under året kunde *slutföras på kortare tid än tolv månader*. År 2012 kunde en av fem slutföras på kortare tid än tolv månader och 2011 var det två av fyra. Den genomsnittliga *handläggningstiden* för de utredningar som slutfördes under 2013 var drygt 20 månader, vilket är en förbättring i förhållande till 2012, men en försämring i förhållande till 2011 då den genomsnittliga handläggningstiden var drygt 15 månader. Ser man på mediantiderna är dessa knappt 18 månader för 2013, drygt 23 månader för 2012 och drygt 14 månader för 2011.

Det finns inte några specifika faktorer i de enskilda utredningarna som kan förklara de längre utredningstiderna. Förklaringen finns i stället framförallt i allmänna faktorer. En relativt stor personalomsättning bland spårutredare under senare år har påverkat utredningstiderna negativt. En nyanställd kan inte vara lika produktiv som en erfaren utredare. Den spårutredare som nu har varit längst i tjänst började vid SHK under hösten 2010. De övriga började under hösten 2011 respektive våren 2012. Som påpekats inledningsvis blir också ofta de utredningar som ska genomföras på spårtrafikområdet typiskt sätt mer omfattande än många av ärendena på luftfartssidan.

Under året har tio *rekommendationer* lämnats. SHK har bedömt 15 inkommande rekommendationssvar. Av dessa har tolv bedömts som omhändertagna, en som delvis omhändertagen samt två som inte omhändertagna. De sistnämnda ska kommenteras särskilt nedan.

RJ 2012:04 rör ett allvarligt tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret vid Skavstaby driftplats. I rapporten konstaterades bl.a. att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet inte hade förmått att upptäcka brister i efterlevnaden av regler och rutiner för arbete i spårmiljö hos infrastrukturförvaltare och entreprenörer. Transportstyrelsen rekommenderades att analysera och utvärdera de arbetsmetoder för tillsyn som tillämpas i syfte att öka förmågan att uppmärksamma sådana avvikelser som Transportstyrelsens systemtillsyn inte har förmått att upptäcka (rekommendation R1).

Av Transportstyrelsens svar på rekommendationen framgick bl.a. att Transportstyrelsen beslutat att upprätta en process för all tillsyn av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det framgick emellertid att något slutligt innehåll i processen ännu inte hade fastställts, vilket enligt SHK:s mening var förståeligt med hänsyn till den relativt korta tid som gått sedan beslutet fattades. Samtidigt hade Transportstyrelsen inte närmare kommenterat det syfte som SHK särskilt angivit i rekommendationen, dvs. att öka förmågan att uppmärksamma sådana avvikelser som systemtillsynen inte förmått att upptäcka. Mot den bakgrunden var det svårt att ta ställning till om Transportstyrelsen delade den uppfattning som SHK gett uttryck för i rapporten,

nämligen att det inom detta område sannolikt finns en betydande utvecklingspotential när det gäller sättet att bedriva tillsyn.

SHK noterade även att Transportstyrelsen i rekommendationssvaret uppgett att myndigheten kontinuerligt arbetar med att analysera och utvärdera sina arbetsmetoder för tillsyn inom ramen för den egna tillsynsprocessen. Någon närmare beskrivning av hur detta arbete bedrivs och dokumenteras gavs dock inte. Det framgick inte heller vad resultatet av detta har inneburit, särskilt med avseende på innehållet i den lämnade rekommendationen.

Sammanfattningsvis såg SHK med tillfredställelse att ett arbete med tillsynsprocessen påbörjats. Eftersom det inte gick att utläsa om rekommendationens syfte särskilt skulle komma att beaktas inom ramen för det arbetet, bedömdes rekommendationen som endast delvis omhändertagen.

RJ 2012:05 rör en olycka med tappad last på Frövi driftplats. I rapporten lämnades fyra rekommendationer till Transportstyrelsen. Två av dessa bedömde SHK som inte omhändertagna (R1 och R2).

SHK konstaterade i rapporten att det numera finns många aktörer inom järnvägsområdet och att delar av lagstiftningen på området är föråldrad. Bland annat är reglerna om vem som i olika avseenden är ansvarig för lastsäkring omoderna och otydliga. Undersökningen visade också att de inblandade aktörerna inte reglerat frågan på ett tillfredställande sätt i sina inbördes avtal. Aktörerna hade olika lastinstruktioner och dessa hade inte följts. Vidare gav samtliga involverade företag klart uttryck för uppfattningen att någon annan var ansvarig för lastsäkringen. SHK konstaterade i rapporten också att bristerna i lastning och lastsäkring av det aktuella tåget skulle ha kunnat upptäckas om järnvägsföretaget på ett mer aktivt sätt hade arbetat med riskanalyser av verksamheten.

Mot den bakgrunden rekommenderade SHK Transportstyrelsen att i sin tillstånds-prövning och tillsyn dels fokusera på olika aktörers roller och ansvar för att trygga en säker verksamhet (R1), dels lägga särskilt fokus på företagets riskhantering (R2).

Transportstyrelsen angav i sitt svar att järnvägsföretag själva ska säkerställa att risker i den egna verksamheten hanteras. Myndigheten redogjorde vidare för de regler som gäller på området och pekade på kommande uppdateringar av regelverket, som bl.a. innefattar ett ansvar för verksamhetsutövaren att övervaka sina egna processer.

SHK menade dock att det inte är tillräckligt att Transportstyrelsen nöjer sig med att järnvägsföretag har rutiner för hantering av risker utan att också granska om rutinerna följs och fungerar i praktiken. SHK uttalade vidare sin förståelse för att Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet har en grannliga uppgift att utifrån tillgängliga resurser prioritera hur tillsynen ska genomföras. Likväl ansåg SHK att

Transportstyrelsen inte kan fransäga sig sitt tillsynsansvar genom att hänvisa till verksamhetsutövarna. Även om järnvägsföretagen har ett eget ansvar att komma till rätta med brister, så är det tillsynsmyndighetens roll att övervaka att så faktiskt sker.

SHK bedömde därför rekommendationerna som inte omhändertagna.

Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2011	2012	2013
Ingående balans	3	3	2
Nyinkomna ärenden	11	14	18
Avgjorda ärenden	11	15	19
Utgående balans	3	2	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och utgivna slutrapporter

År	2011	2012	2013
Inledda undersökningar	1	1	1
Utgivna slutrapporter	1	2	2
Sannolik olycksorsak fastställd	1	1	1

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader

	2011	2012	2013
Totalt antal utgivna rapporter	1	2	2
Antal slutförda inom 12 månader	0	0	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	0	0
Genomsnittlig utredningstid	16,8	28,2	29,1
Medianhandläggningstid	16,8	28,2	29,1

Tabell 4. Rekommendationer

År	2011	2012	2013
Ingående balans	0	6	15
Lämnade	6	9	22
Omhändertagna	0	0	0
Inte omhändertagna	0	0	0
Utgående balans	6	15	37

Antalet *inkomna anmälningar* har under 2013 ökat jämfört med både 2012 och 2011. En *undersökning* har inletts under året, vilket är på samma nivå som 2012 och 2011.

Två *slutrapporter* har lämnats. Den genomsnittliga *handläggningstiden* var drygt 29 månader vilket är en ökning i förhållande till både 2012 och 2011.

RM 2013:02 rör olyckan den 15 mars 2012 med ett luftfartyg av typ C 130J 30 Super Hercules ur norska luftförsvaret vid Kebnekaise. Utredningen, som slutfördes på drygt 19 månader, tog mycket omfattande resurser i anspråk och prioriterades framför andra militära utredningar, framför allt på grund av att flera människor omkom samt att det fanns ett stort intresse från både de direkt berörda och allmänheten att få en förklaring till det inträffade. Olyckans internationella karaktär och det förhållandet att det inom detta område inte finns några internationella överenskommelser som reglerar hur en olycksutredning ska genomföras, innebar särskilda utmaningar och är, tillsammans med utredningens komplexitet i övrigt, en förklaring till utredningstiden.

RM 2013:01 rörde rökutveckling i ett flygplan och slutrapporten lämnades efter en utredningstid på 39 månader. En så lång utredningstid kan i princip aldrig anses vara acceptabel. I det här fallet har utredningen helt enkelt kommit att läggas åt sidan medan andra utredningar prioriterades.

Den sannolika *olycksorsaken* har kunnat fastställas i det ena av de två ärendena, vilket motsvarar resultatet för 2012. Under 2011 kunde sannolik olycksorsak fastställas i den enda då avslutade utredningen.

Ytterligare en haveriutredare med särskild kompetens på det militära området har rekryterats under hösten 2013. SHK hade vid utgången av 2013 endast en pågående undersökning av en militär händelse, nämligen ett allvarligt tillbud som inträffade den 6 november 2013. Det torde således finnas goda förutsättningar att framöver kunna slutföra de militära undersökningarna inom 12 månader.

Under året har 22 *rekommendationer* lämnats, samtliga i rapporten efter Hercules-olyckan i Kebnekaise. Tidpunkten för svar har inte löpt ut för dessa. Av de 15 rekommendationer som var utestående vid inledningen av 2013, samtliga riktade till Försvarsmakten, har inte någon slutligt bedömts av SHK under året. Kontakter har förevarit mellan SHK och Försvarsmakten om de åtgärder som Försvarsmakten avser att vidta med anledning av rekommendationerna. Försvarsmakten har dock ännu inte slutligt redovisat åtgärderna.

Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2011	2012	2013
Ingående balans	1	1	3
Nyinkomna ärenden	17	13	11
Avgjorda ärenden	17	11	13
Utgående balans	1	3	1

Tabell 2. Inledda undersökningar och utgivna slutrapporter

År	2011	2012	2013
Inledda undersökningar	1	2	1
Utgivna slutrapporter	1	0	3
Sannolik olycksorsak fastställd	1	–	3

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader

	2011	2012	2013
Totalt antal utgivna rapporter	1	0	3
Antal slutförda inom 12 månader	1	–	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	100	–	33
Genomsnittlig utredningstid	10,4	–	22,6
Medianhandläggningstid	10,4	–	18,8

Tabell 4. Rekommendationer

År	2011	2012	2013
Ingående balans	14	0	0
Lämnade	0	0	15
Omhändertagna	14	–	4⁶
Inte omhändertagna	0	–	0
Utgående balans	0	0	11

Antalet *inkomna anmälningar* har under 2013 minskat jämfört med både 2012 och 2011. En ny *utredning har inletts*; den rör en brand i ett HVB-hem i Norrtälje där tre personer befaras ha omkommit.

Tre *slutrapporter* har getts ut, vilket är en ökning i förhållande till både 2012 och 2011. Endast en av dessa undersökningar slutfördes *inom tolv månader*.

⁶ Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

Den genomsnittliga *handläggningstiden* var drygt 22 månader och mediantiden var knappt 19 månader.

RO 2013:02 rörde ett dödsfall på Karolinska Universitetssjukhusets hjärtklinik i Solna. Undersökningen slutfördes på 37 månader. Även om det finns förklaringar är en så lång tid för att färdigställa en undersökning inte acceptabel. Undersökningen rörde ett för SHK helt nytt område som ställde krav på särskild kompetens som inte fanns internt vid myndigheten, och som också krävde en längre förstudie innan ett formellt beslut att undersöka händelsen kunde fattas. Till detta kom även att såväl utredningsledaren som ordföranden för utredningen var engagerade i Herculesolyckan vid Kebnekaise, som tog mycket tid och resurser i anspråk.

RO 2013:03 rörde ett husras i Ystad. Utredningen tog knappt 19 månader. Även här var det fråga om ett nytt utredningsområde där det behövdes särskild kompetens som inte fanns internt vid SHK. Händelsen kom dessutom till SHK:s kännedom nästan en månad efter det att den inträffade. Detta innebar särskilda svårigheter vid insamlandet av fakta.

Under 2013 har 15 nya *rekommendationer* lämnats. Fyra rekommendationssvar har inkommit till och behandlats av SHK. Av dessa har tre ansetts som omhändertagna och en som delvis omhändertagen. Den sistnämnda kommenteras i det följande.

RO 2013:01 rör en brand med två biogasbussar i stadstrafik i Helsingborg. I rapporten lämnade SHK en rekommendation till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och tre rekommendationer till Transportstyrelsen. SHK har bedömt en av de rekommendationer som riktades till Transportstyrelsen som endast delvis omhändertagen.

Transportstyrelsen rekommenderades att vidta åtgärder för att yrkesförarutbildningen ska utökas och anpassas med övningar inom brandsäkerhet och utrymning. Av Transportstyrelsens svar framgick att det sedan 2008 finns en utbildning som är obligatorisk för bussförare och att det finns krav på att bussförare ska kunna tillämpa korrekta åtgärder vid en brand. Frågan om i vilken mån praktiska övningar ingår i utbildningen framgick dock inte av svaret. Många bussförare hade enligt Transportstyrelsen ännu inte hunnit gå den nya utbildningen och det var därför för tidigt att bedöma effekterna av den. Någon planerad utvärdering av utbildningen i nu aktuella hänseenden omnämndes inte. Tvärtom angav Transportstyrelsen att man inte avsåg att vidta några ytterligare åtgärder. Mot denna bakgrund, och med hänsyn till att de bussförare som SHK intervjuat i samband med undersökningen inte ansett att förekommande övningar varit tillräckligt omfattande eller realistiska, bedömde SHK rekommendationen endast som delvis omhändertagen.

2.2.4 *Övrigt säkerhetsarbete*

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

Enligt 6 § andra stycket FUO har Transportstyrelsen, Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) rätt till insyn i SHK:s utredningar. På så sätt kan dessa myndigheter vid behov vidta tillsynsåtgärder utan dröjsmål. Rätten till insyn tillgodoses genom att de nämnda myndigheterna ges en möjlighet att i varje utredning utse en rådgivare som, utan att ingå i utredningsgruppen, följer utredningsarbetet. SHK har även återkommande möten med dessa och andra relevanta myndigheter för att diskutera rutiner myndigheterna emellan men även specifika rekommendationer som lämnas i utredningarna. På dessa möten diskuteras också förändrad lagstiftning och aktuella områden som är intressanta ur säkerhets-synpunkt.

Under 2013 har SHK, förutom de kontakter som pågår löpande inom ramen för de olika haveriutredningarna, haft två möten med Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning samt två möten med Transportstyrelsens luftfartsavdelning. Därutöver har SHK haft två möten med Försvarsmaktens säkerhetsinspektion varav den ena behandlade militära olyckor utomlands.

Under året har det inte hållits något möte med MSB. Ett möte har varit planerat som dock tyvärr fått ställas in. SHK har dock medverkat på MSB:s utbildning om samverkan vid stora olyckor. Under 2012 hölls också två möten. Vid ett av dessa gjordes en fullständig genomgång av de rekommendationer som SHK ställt till MSB sedan 2005. Ett samverkansmöte har även varit planerat med Sjöfartsverket, men ännu inte kommit till stånd. Samverkan med Sjöfartsverket bedöms vara prioriterad för SHK och en av de frågor som kommer att diskuteras är förutsättningarna för Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) vid Sjöfartsverket att rapportera sjöhändelser till SHK.

SHK har även deltagit i samverkansarbetet inom ramen för Nationellt forum för olycksutredningar (NFO), som är ett nätverk mellan myndigheter, näringsliv och forskningsinstitutioner.

2.2.5 *Kompetensförsörjning*

Återrapporteringskrav 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

Allmänt

I 4 § i SHK:s myndighetsinstruktion anges vilka olika kompetenser som ska finnas företrädta bland myndighetens haveriutredare. 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 2013 hade SHK 29 anställda, 9 kvinnor och 20 män. Utöver dessa fanns vid myndigheten tre medarbetare som vid årsskiftet var tjänstlediga från sina respektive anställningar. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 47 år. Under året anställdes sex nya medarbetare och fem personer avslutade sina respektive anställningar. Av de fem personer som inte längre är anställda hade två personer tidsbegränsade anställningar.

I övrigt anlitar SHK, i enlighet med myndighetens instruktion, experter och sakkunniga inom olika områden för att biträda myndigheten.

Attrahera och rekrytera

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

Vid rekrytering 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 under 2013 anställt sex personer. Två av dessa anställningar avsåg nyrekryteringar, två avsåg ersättningsrekryteringar och de resterande två avsåg tidsbegränsade anställningar för att täcka upp för resursbrister inom sjöfartsområdet och föräldraledighet inom området spårbunden trafik.

Erfarenheterna från genomförda rekryteringar är att myndigheten uppfattas som en attraktiv arbetsplats och att det inte är svårt att rekrytera personal.

SHK har upphandlade experter inom flera områden. Vid en upphandling ställs krav på hög kompetens inom aktuellt område och

upphandlade experter har krav på sig att följa utvecklingen inom sitt område och ansvara för nödvändig egen kompetensutveckling.

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 utredare börjar med en introduktionsutbildning som omfattar, förutom alla interna rutiner och regler, utbildning i kvalificerad haveriutredning, förvaltningskunskap, säkerhet på olycksplats och andra arbetsmiljöfrågor. Haveriutredarnas utbildning behöver fortlöpande uppdateras, underhållas och utvecklas med hjälp av olika fortsättnings- och repetitionskurser.

För utbildning av utredare inom civil luftfart finns detaljerade rekommendationer utfärdade av Internationella civila luftfartsorganisationen (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. Utbildning i kvalificerad haveriutredning specifikt inom området civil luftfart sker utomlands eftersom sådan inte finns att tillgå i Sverige.

Även inom sjöutredningsområdet finns förhållandevis tydliga krav på utredarnas kompetens och yrkesbakgrund. Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för sjösäkerhetsutredningar (IMO-koden) och EU-direktivet 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn, hänvisar båda till IMO Res. A.996 (25) rörande kvalifikationskrav för sjöolycksutredare. För att möta utbildningskraven har SHK kartlagt utredarnas kompetens och tagit fram individuella utvecklingsplaner som kompletteras när nya kompetensbehov konstateras.

Inom Europeiska järnvägsbyrån (ERA) pågår ett arbete med att ta fram ett utbildningsprogram för spårtrafikutredare. Den för spårtrafikhändelser ansvariga avdelningschefen vid SHK deltar i detta utvecklingsarbete.

Minst ett utvecklingssamtal per år genomförs med alla medarbetare där befintlig kompetens kartläggs och individuella kompetensutvecklingsbehov fastställs.

Under året har följande utbildningar av mer generell karaktär genomförts vid SHK: utbildning i ordbehandlingsprogrammet Word, hantering av media, hjärt- och lungräddning (D-HLR) och första hjälpen (L-ABC), krishantering, SHK:s nya ärendehanteringssystem, utbildning för nyanställda i att vara tjänsteman i beredskap (TiB), säkerhet på olycksplats, samt utbildning i meteorologi.

Behålla

Personalomsättningen var 15,6 procent 2013 vilket är en minskning med 3,2 procent-enheter från föregående år då personalomsättningen var 18,8 procent. En utredare inom civil sjöfart och en utredare inom beteendevetenskap, som varit tjänstledig under en längre tid, valde att avsluta sina anställningar. Två tidsbegränsade anställningar inom områdena civil sjöfart och spårbunden trafik upphörde och en av SHK:s medarbetare avled under 2013.

SHK erbjuder intressanta och utvecklande arbetsuppgifter av kvalificerad art med goda möjligheter till kompetensutveckling. Myndigheten tillämpar individuell lönesättning för alla anställda, har flexibel arbetstid/förtroendearbetstid och arbetar aktivt med arbetsmiljöfrågor och frågor kring likabehandling och diskriminering. Myndigheten erbjuder även sina anställda hälsoundersökningar, en friskvårdstimme per vecka och ett friskvårdsbidrag. Under året har en idrottsförening med namnet SHK IF bildats. Idrottsföreningens uppgift är bland annat att anordna och föreslå organiserade aktiviteter inom sport, hälsa och friskvård och dess syfte är att främja hälsa, välmående och kamratskap. Under året har SHK även tecknat avtal om företagsmassage.

För att ge alla anställda en möjlighet att följa med i det som sker vid myndigheten hålls månadsvisa informationsmöten. Avdelningsmöten, som också är en viktig informationskälla, hålls regelbundet. Utöver detta är alla anställda involverade i det kommande årets verksamhetsplanering genom så kallade VP-dagar som hålls varje höst.

Avveckla

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång och för att säkerställa kompetensöverföring måste ersättningsrekryteringar ske i god tid före pensionsavgångar vilket gör dem kostsamma. Två utredare inom området civil luftfart uppnår pensionsålder om tre år och för att inte riskera att en stor del av SHK:s kompetens inom detta område går förlorad måste ersättningsrekryteringar ske inom de närmaste åren. Även inom området befolkningsskydd och räddningstjänst måste kompetensöverföringen säkerställas genom en ersättningsrekrytering. En av SHK:s två utredare inom detta område uppnår pensionsålder under 2015. En utredare inom det militära området rekryterades under 2012 och påbörjade sin anställning under hösten 2013. Denna utredare kommer på sikt att ersätta den utredare inom det militära området som aviserat sin pensionsavgång inom något år.

Sammanfattande bedömning

SHK uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen.

SHK bedömer att vidtagna åtgärder inom kompetensförsörjningen har bidragit till att SHK kan fullgöra sina uppgifter enligt myndighetens

instruktion. Att myndigheten inte fullt ut uppnått målet att haveriutredningarna ska avslutas, om möjligt, inom 12 månader från händelsen, kan emellertid till viss del förklaras av att personalomsättningen varit jämförelsevis hög de senaste tre åren. Personalförsörjningen har framför allt varit ett problem inom sjöfartsområdet där tre av SHK:s fyra utredare inom området påbörjade sina anställningar under sommaren 2012 eller senare.

En förutsättning för att SHK ska kunna arbeta effektivt, fullgöra sina uppgifter och uppfylla satta mål är att det finns kvalificerad fast anställd personal med lång erfarenhet och hög kompetens. SHK har därför haft som strategi att öka antalet fast anställda utredare framför användandet av tillfälligt upphandlade konsulttjänster. Strategin har bidragit till en effektivitetsökning i form av kortare utredningstider samt en minskning av konsultkostnaderna under de senaste åren med över 60 procent.

Som nämnts ovan är inlärningsperioden för en nyanställd utredare lång. Personer som både uppfyller de höga krav som måste ställas på erfarenhet och teoretiskt kunnande inom respektive utredningsområde å ena sidan och erfarenhet från kvalificerat olycksutredningsarbete å den andra, finns nästan aldrig att tillgå.

Det innebär att myndigheten blir mycket sårbar, inte bara vid ålderspensionsavgångar som visserligen går att förutse men som likväl blir kostnadskrävande, om det ska vara möjligt för en ersättare att gå parallellt med den som ska sluta, för att på så sätt säkerställa kompetensöverföring. Det medför också att varje annan längre ledighet, t.ex. för studier, föräldraskap, på grund av sjukdom eller för att pröva annat arbete, leder till ett kännbart avbräck i utredningsarbetet. Vikarier hinner ofta läras upp så att de kan ta ett självständigt utredaransvar först när endast en mindre del av vikariatstiden återstår. Det leder i sin tur till ryckighet i planeringen och, inte minst, till att ambitionen att korta utredningstiderna motverkas. För att komma till rätta med det problemet krävs helt enkelt ytterligare personalresurser.

Sådana kommer, även bortsett härifrån, att behövas för att varaktigt och i högre grad än nu uppnå målet med en handläggningstid på högst tolv månader för de typiskt sett mer omfattande utredningarna inom områdena sjöfart, spårbunden trafik och övriga olyckor. SHK avser att återkomma till frågan om utökat anslag i budgetunderlaget för åren 2015-2017.

2.2.6 Effektivitet och god hushållning

Åtterrporteringskrav

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

Åtterrapportering

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

1. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid per utredningsområde.
2. Total arbetstid fördelat på SHK:s olika prestationsområden.
3. Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet av totala antalet årsarbetskrafter.
4. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader.

Nyckeltal 1 – Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid per verksamhetsområde

SHK redovisar nedanstående statistik 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. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader

Verksamhet	2011			2012			2013		
	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)
Luftfart	17	9	53	21	12	57	19	17	89
Sjöfart	1	0	0	0	–	–	1	0	0
Spår	4	2	50	5	1	20	4	0	0
Militär	1	0	0	2	0	0	2	0	0
Annan	1	1	100	0	–	–	3	1	33
Totalt	24	12	50	28	13	46	29	18	62

Tabell 2. Genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

Verksamhet	2011			2012			2013		
	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid
Luftfart	17	14,7	11,9	21	14,4	11,6	19	9,1	9,7
Sjöfart	1	31,1	31,1	0	–	–	1	16,3	16,3
Spår	4	15,4	14,3	5	21,4	23,3	4	20,1	17,9
Militär	1	16,8	16,8	2	28,2	28,2	2	29,1	29,1
Annan	1	10,4	10,4	0	–	–	3	22,6	18,8
Totalt	24	15,4	12,3	28	16,6	13,3	29	13,6	11,7

Under 2013 gav SHK ut totalt 29 rapporter vilket är en ökning med en rapport i jämförelse med 2012. År 2011 gav SHK ut totalt 24 rapporter.

Det totala antalet slutförda utredningar inom tolv månader har ökat markant under jämförelseperioden. År 2011 och 2012 slutfördes 12 respektive 13 undersökningar inom tolv månader. För 2013 var antalet uppe i 18 undersökningar.

Andelen slutförda utredningar inom tolv månader har ökat från 46 procent 2012 till 62 procent 2013. År 2011 avslutades 50 procent av utredningarna inom tolv månader.

Den totala genomsnittliga handläggningstiden har minskat från 16,6 månader 2012 till 13,6 månader 2013. År 2011 var den totala genomsnittliga handläggningstiden 15,4 månader. Mediantiden har minskat från 13,3 månader 2012 till 11,71 månader 2013. År 2011 var mediantiden 12,3 månader. Handläggningstiden per verksamhetsområde har analyserats och kommenterats i avsnitten 2.2.3.

Totalt sett och sammanfattningsvis finns det, som redan påpekats, skäl att understryka att det för att också varaktigt åstadkomma kortare handläggningstider, krävs ytterligare fast anställd personal med kvalificerad olycksutredningskompetens. Det är nödvändigt för att bl.a. hantera utökade krav på utredningsinsatser inom sjöfartsområdet och faktiska fluktuationer i antalet inrapporterade händelser inom hela SHK:s i det närmaste helt händelsestyrda verksamhet. Men också för att inte lagstadgade ledigheter eller normal personalomsättning ska lägga hinder i vägen för ambitionen att korta utredningstiderna.

Nyckeltal 2 – Total arbetstid fördelat på SHK:s olika prestationsområden

Nedan redovisas en sammanställning av hur den totala arbetstiden för samtliga anställda, respektive för endast utredare, fördelats på SHK:s olika prestationsområden.

Tabell 3. Fördelning av total arbetstid på SHK:s olika prestationsområden

Prestationsområde	Andel i % av den totala arbetstiden 2011		Andel i % av den totala arbetstiden 2012		Andel i % av den totala arbetstiden 2013	
	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare
Utredningsverksamhet	51	57	55	70	48	62
Övrigt säkerhetsarbete	8	10	7	7	6	6
Kompetensutveckling	4	5	5	6	8	11
Ledning och styrning	12	15	14	8	14	9
Verksamhetsutveckling	2	2	2	2	4	3
Administration m.m.	23	11	17	7	20	9

Till SHK:s kärnuppgifter räknas utredningsarbete, nationellt och internationellt säkerhetsarbete, dvs. samverkan med andra myndigheter m.fl. om säkerhetsfrågor, samt kompetensutveckling. Under 2013 har 62 procent av total arbetstid ägnats åt SHK:s kärnuppgifter. Det är en minskning med fem procentenheter i jämförelse med föregående år då andelen var 67 procent. För SHK:s haveriutredare var andelen tid för kärnuppgifter 79 procent av total tid vilket är en minskning med fyra procentenheter från 2012 då andelen var 83 procent.

Att nedlagd tid för kärnuppgifter minskat förklaras av att SHK under 2013 genomfört utbildningar i D-HLR, L-ABC och krishantering för hela personalen samt avsatt resurser till fortsatt arbete med att ta fram ett verksamhetsledningssystem. Införandet av ett elektroniskt ärendehanteringssystem har också tagit resurser i anspråk till nackdel för kärnverksamheten.

Andelen tid för utredningsverksamhet har minskat med totalt 7 procentenheter i jämförelse med 2012 och för gruppen utredare har den minskat med 8 procentenheter. Utöver de orsaker som nämns ovan kan minskningen förklaras av att andelen tid för kompetensutveckling har ökat, med tre procentenheter totalt och för gruppen utredare med fem procentenheter. En del större kompetensutvecklingsinsatser har gjorts på utredarsidan i form av utbildning i olycksutredning och kvalificerad utredningsmetodik, teknisk utbildning avseende flygplanstypen SAAB 340/2000, medieträning och utbildning i meteorologi. Under 2013 genomfördes även en utbildning i Word för hela personalen.

Nyckeltal 3 – Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet av det totala antalet årsarbetskrafter

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

Tabell 4. Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft

År	Totalt antal årsarbetskrafter	Antal årsarbetskrafter inom stabs- och stödverksamhet	Andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet av totala antalet årsarbetskrafter
2011	22,16	5,61	25 %
2012	24,30	5,86	24 %
2013	27,06	6,54	24 %

Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala antal årsarbetskrafter 2013 är den samma som föregående år. I takt med att antalet fast anställda utredare ökat har behovet av administrativt stöd ökat. För att möta detta behov anställdes ytterligare en administratör under 2012 och under 2013 anställde SHK en vaktmästare på heltid.

SHK, som är en relativt liten myndighet, köper vissa tjänster inom det administrativa området för att uppnå kostnadseffektivitet. Det rör sig bland annat om ekonomi- och personaladministration, IT-drift och support samt stöd vid större upphandlingar. Dessa tjänster 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 kostnaderna för det administrativa stödet inte överstiga 20 procent av SHK:s totala förvaltningskostnader.

Tabell 5. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

År	Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader
2011	17,8 %
2012	17,9 %
2013	16,5 %

I kostnaderna för det administrativa stödet ingår löner för fast anställd personal och köpta tjänster inom stödfunktionerna ledning, ekonomi, personal, registratur, IT, kommunikation/information, upphandling och intern service. SHK:s kostnader för administrativt stöd i relation

till totala förvaltningskostnader har minskat med 1,4 procentenheter i jämförelse med föregående år. De faktiska kostnaderna för administration har ökat under perioden, såväl lönekostnader som kostnader för köpta tjänster, men ökningen av fast anställda utredare gör ändå att de administrativa stödkostnadernas andel minskat.

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.

SHK:s verksamhetsledningssystem

Det arbete som påbörjades 2010 med att ta fram ett verksamhetsledningssystem för SHK har fortsatt under 2013. Verksamhetsledningssystemet förväntas skapa en större tydlighet i hur SHK:s verksamhet fungerar och skapa en helhetssyn där kärn- och stödverksamheten är väl definierad och ansvarsfördelningen tydlig. Vidare förväntas systemet underlätta kunskapsöverföring, möjliggöra ett mer enhetligt arbetssätt och minska onödig administration. Ett väl fungerande verksamhetsledningssystem skapar även goda förutsättningar för en ändamålsenlig uppföljning och utvärdering av verksamhetens resultat.

Införande av ett elektroniskt ärendehanteringssystem

I syfte att effektivisera SHK:s ärendehantering har ett elektroniskt stödsystem för ärendehantering införts fr.o.m. den 1 januari 2014.

2.2.7 Kostnader

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2013 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	Spårtrafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2011	1 978	584	690	426	1 549	5 227
2012	1 344	664	979	11 448	1 360	15 795
2013	1 458	640	602	1 209	1 345	5 254

De särskilda utredningskostnaderna är händelsestyrda och bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket stöd från externa specialister som krävs i på-gående och under året avslutade utredningar. Att SHK:s särskilda utredningskostnader har minskat

med hela 10 564 tkr i jämförelse med 2012 förklaras av att den olycka som inträffade den 15 mars 2012 då ett Herkulesplan tillhörande det norska flygvapnet havererade i Kebnekaisemassivet tog mycket stora resurser i anspråk under 2012. Utredningen, som avslutades under 2013 har även under innevarande år genererat en hel del kostnader (1 140 tkr). Med undantag för de kostnader som Kebnekaiseutredningen genererat under 2012 och 2013, har de särskilda utredningskostnaderna fortsatt att minska under 2013.

Förvaltningskostnader

Tabell 2. Förvaltningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårtrafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2011	12 711	5 035	4 987	2 582	4 691	30 006
2012	9 839	5 478	6 489	7 397	2 361	31 564
2013	12 186	7 581	7 588	6 727	2 431	36 513

SHK:s förvaltningskostnader har under 2013 ökat med 4 949 tkr i jämförelse med 2012. Det beror till största del på ökade lönekostnader till följd av nyanställningar som genomförts under slutet av 2012 och under 2013.

Även förvaltningskostnadernas fördelning är händelsestyrd då de fördelats med faktisk nedlagd tid per utredningsområde. Inom området civil luftfart har förvaltningskostnaderna ökat med 2 347 tkr i jämförelse med föregående år vilket till en del kan förklaras av att många av utredarna på luftfartssidan var engagerade i utredningen av olyckan i Kebnekaise under 2012. Av samma anledning har kostnaderna inom det militära området minskat under 2013.

Kostnadsökningen på 2 103 tkr inom området sjöfart förklaras av de ersättnings- och nyrekryteringar som genomförts under året.

Inom området spårbunden trafik har förvaltningskostnaderna ökat med 1 099 tkr i jämförelse med 2012. Även denna kostnadsökning förklaras till största del av att fler utredare anställdes.

Totala kostnader per utredningsområde

Tabell 3. Totala kostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårtrafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2011	14 689	5 619	5 677	3 008	6 240	35 233
2012	11 183	6 142	7 468	18 845	3 721	47 359
2013	13 644	8 221	8 190	7 936	3 776	41 767

3. FINANSIELL REDOVISNING

3.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2013	2012
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		41 668	47 295
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	36	1
Finansiella intäkter	2	63	64
Summa		41 767	47 359
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	3	-28 576	-25 947
Kostnader för lokaler		-2 488	-2 937
Övriga driftkostnader	4	-10 328	-18 140
Finansiella kostnader	5	-12	-17
Avskrivningar och nedskrivningar		-363	-319
Summa		-41 767	-47 359
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

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

3.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2013-12-31	2012-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	6	53	162
Summa		53	162
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	1 011	401
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	394	432
Summa		1 405	833
Fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	9	588	509
Övriga fordringar		1	1
Summa		589	510
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	10	801	754
Summa		801	754
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	11	-2 258	-1 307
Summa		-2 258	-1 307
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		7 507	6 476
Summa		7 507	6 476
SUMMA TILLGÅNGAR		8 098	7 426
KAPITAL OCH SKULDER			
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	12	471	0
Övriga avsättningar	13	369	320
Summa		840	320
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	14	1 458	994
Skulder till andra myndigheter	15	957	1 319
Leverantörsskulder		1 914	1 659
Övriga skulder	16	503	454
Summa		4 833	4 426
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	17	2 425	2 681
Summa		2 425	2 681
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		8 098	7 426

3.3 Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Ing. över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Omdispo- nerade anslags- belopp	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp	
	Not							
Uo 6 2:8 Ramanslag								
Statens haverikommission								
ap.1 Statens haverikom- mission - del till SHK	18	1 307	42 619	0	0	43 926	-41 668	2 258
Summa		1 307	42 619	0	0	43 926	-41 668	2 258

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

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 (FÅB) samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring tillämpar myndigheten brytdagen den 3 januari.

Brytdagen föregående år var den 4 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Upplysningar och avvikelser

Avvikelser från allmänna råd

Enligt ESV:s föreskrifter till 2 kap. 4 § FÅB 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 2 kap. 6 § FÅB beräknas driftkostnaderna per årsarbetskraft 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.

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 med vilket 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	1 028
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 grupps sammanlagda ordinarie arbetstid.

Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2013	2012
Totalt	4,1	2,9
Andel 60 dagar eller mer	74,2	61,5
Kvinnor	11,7	3,0
Män	0,6	2,9
Anställda -29	-	-
Anställda 30 år -49 år	1,8	1,0
Anställda 50 år -	7,6	6,2

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

3.5 Noter

(tkr)

Resultaträkning

		2013	2012
Not 1	Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Icke statliga medel, 15 a § kapitalförsörjningsförordningen	1	0
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	35	1
	Summa	36	1
Not 2	Finansiella intäkter		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	63	62
	Övriga ränteintäkter	0	1
	Övriga finansiella intäkter	0	1
	Summa	63	64
Not 3	Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	16 833	15 630
	Övriga kostnader för personal	11 743	10 316
	Summa	28 576	25 947
Not 4	Övriga driftkostnader		
	Resor, representation, information	1 578	2 848
	Köp av varor	902	1 400
	Köp av tjänster	7 453	13 430
	Övrigt	395	461
	Summa	10 328	18 140
	Övriga driftkostnader har minskat mellan åren och främsta orsaken är att man föregående år redovisade kostnader för utredningen kring olyckan med ett Herkulesplan i Kebnekaisemassivet 2012.		
Not 5	Finansiella kostnader		
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	10	15
	Övriga finansiella kostnader	2	2
	Summa	12	17

Balansräkning

	2013-12-31	2012-12-31
Not 6 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
Ingående anskaffningsvärde	368	368
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-43	0
Summa anskaffningsvärde	325	368
Ingående ackumulerade avskrivningar	-206	-98
Årets avskrivningar	-65	-108
Summa ackumulerade avskrivningar	-272	-206
Utgående bokfört värde	53	162
Not 7 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
Ingående anskaffningsvärde	510	510
Årets anskaffningar	740	0
Summa anskaffningsvärde	1 250	510
Ingående ackumulerade avskrivningar	-109	-24
Årets avskrivningar	-130	-85
Summa ackumulerade avskrivningar	-239	-109
Utgående bokfört värde	1 011	401
Not 8 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
Ingående anskaffningsvärde	1 386	1 386
Årets anskaffningar	91	0
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-173	0
Summa anskaffningsvärde	1 304	1 386
Ingående ackumulerade avskrivningar	-954	-828
Årets avskrivningar	-128	-126
Årets utrangeringar, avskrivningar	173	0
Summa ackumulerade avskrivningar	-910	-954
Utgående bokfört värde	394	432
Not 9 Fordringar hos andra myndigheter		
Fordran ingående mervärdesskatt	588	509
Övriga fordringar hos andra myndigheter	1	0
Summa	589	509
Not 10 Förutbetalda kostnader		
Förutbetalda hyreskostnader	581	566
Övriga förutbetalda kostnader	220	188
Summa	801	754

		2013-12-31	2012-12-31
Not 11	Avräkning med statsverket		
	Anslag i räntebärande flöde		
	Ingående balans	-1 307	-4 944
	Redovisat mot anslag	41 668	47 295
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-42 619	-47 402
	Återbetalning av anslagsmedel	0	3 744
	Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-2 258	-1 307
	Summa Avräkning med statsverket	-2 258	-1 307
Not 12	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
	Ingående avsättning	0	0
	Årets pensionskostnad	535	0
	Årets pensionsutbetalningar	-64	0
	Utgående avsättning	471	0
Not 13	Övriga avsättningar		
	Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder		
	Ingående balans	320	273
	Årets förändring	49	47
	Utgående balans	369	320
	Summa utgående balans	840	320
Not 14	Lån i Riksgäldskontoret		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	994	915
	Under året nyupptagna lån	831	398
	Årets amorteringar	-367	-319
	Utgående balans	1 458	994
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
Not 15	Skulder till andra myndigheter		
	Arbetsgivaravgifter	437	403
	Leverantörsskulder andra myndigheter	521	916
	Summa	957	1 319
Not 16	Övriga skulder		
	Personalens källskatt	484	451
	Övrigt	18	3
	Summa	503	454

	2013-12-31	2012-12-31
Not 17 Upplupna kostnader		
Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 927	370
Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	47	1 746
Övriga upplupna kostnader	451	565
Summa	2 425	2 681

Anslagsredovisning**Not 18 Uo 6 2:8 ap.1
Statens haverikommission**

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 4 262 tkr.

Anslaget är räntebärande.

3.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2013	2012	2011	2010	2009
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 000	2 000	3 000	1 000	1 200
Utnyttjad	1 458	994	915	93	264
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	881	4 729	5 804	5 745
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	63	62	175	0	0
Räntekostnader	12	17	1	19	25
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	0	0	0	9 702	9 243
Anslagskredit					
Beviljad	4 262	4 240	4 000	0	0
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	2 258	1 307	4 944	0	0
varav intecknat	0	0	0	0	0
Bemyndiganden (Ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	27	24	22	21	17
Medelantalet anställda (st)	29	26	24	23	19
Driftkostnad per årsarbetskraft*	1 533	1 959	1 351	1 337	1 384
Kapitalförändring**					
Årets	0	0	0	2 375	79
Balanserad	0	0	0	-2 375	-2 454

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

	år 2013	år 2012	år 2011	år 2010	år 2009
Förvaltningskostnader per åa	1 199	1 301	1 351	1 337	1 384
Särskilda utredningskostnader per åa	334	658	243	418	551
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 533	1 959	1 594	1 754	1 935

** Anslaget avräknas kostnadsmissigt. Årets kapitalförändring fr.o.m. år 2010 består av periodiseringsdifferenser 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 den 19 februari 2014

Hans Ytterberg
 Generaldirektör