

2006-02-21

Dnr A-20/06

Regeringen
Försvarsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Årsredovisning avseende räkenskapsåret 2005 för Statens haverikommission

Enligt förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisning m.m. överlämnar Statens haverikommission härmed årsredovisning avseende räkenskapsåret 2005.

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

Beslut i detta ärende har fattats av, Carin Hellner, Göran Rosvall, Gerd Svensson, Urban Kjellberg och Dan Åkerman.

På Statens haverikommissions vägnar

Åsa Kastman Heuman

Sändlista

Försvarsdepartementet	1+	Pdf-fil.
Näringsdepartementet	1+	Pdf-fil.
Finansdepartementet	1+	Pdf-fil.
Riksdagens utredningstjänst	1+	Pdf-fil.
Riksrevisionen	1+	Pdf-fil.
Ekonomistyrningsverket	1+	Pdf-fil.
Statskontoret	1+	Pdf-fil.
Arbetsgivarverket	1+	Pdf-fil.
Försvarsmakten	1	
Statens räddningsverk	1	
Banverket	1	
Järnvägsstyrelsen	1	
Sjöfartsverket	1	
Luftfartsverket	1	
Luftfartsstyrelsen	1	
Kammarkollegiet/RC	1	
Statstjänstemannaförbundet OFR	1	
SACO/SR (JUSEK)	1	



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ÅRSREDOVISNING
RÄKENSKAPSÅRET 2005

INNEHÅLL

	Sid
1 VERKSAMHETENS INRIKTNING	4
1.1 UPPGIFTER	4
1.2 VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER	4
2 RESULTATREDOVISNING	5
2.1 VERKSAMHET	5
2.2. VERKSAMHETSUTVECKLING	7
2.2.1 Civil luftfart	7
2.2.2 Civil sjöfart	11
2.2.3 Spårbunden trafik	12
2.2.4 Militär verksamhet	14
2.2.5 Annan verksamhet	15
2.2.6 Internationella utredningar	16
2.2.7 Internationell verksamhet	17
2.2.8 Personal	18
2.2.9 Kompetensförsörjning	18
2.2.10 Lokaler	20
2.2.11 Insatser för ökad effektivitet m.m.	20
2.2.12 Kostnader	21
RESULTATRÄKNING	24
BALANSRÄKNING	25
FINANSIERINGSANALYS	26
TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER	27
NOTER	30
SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER	33

Statens haverikommissions årsredovisning för räkenskapsåret 2005

1 VERKSAMHETENS INRIKTNING

1.1 UPPGIFTER

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

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

Syftet med SHK:s undersökningar är att

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

1.2 VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER

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

2 RESULTATREDOVISNING

2.1 VERKSAMHET

Generella mål

Regeringen har i SHK:s regleringsbrev för politikområdet Transportpolitik angivit som mål att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare är målet inom verksamhetsområdet Forskning och analys att kontinuerligt förbättra kunskapen om transportsektorn med syfte att effektivt närma sig det transportpolitiska målet.

Målet för verksamhetsgrenen Haveriutredningar är att SHK med sin verksamhet skall bidra till att uppfylla det transportpolitiska delmålet om en säker trafik, dvs. att ingen skall dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. SHK skall därtill med sin kompetens inom området också främja säkerheten inom andra samhällssektorer. SHK skall fastställa olycksorsaken i varje undersökning. SHK skall slutligen ge sådana synpunkter och rekommendationer till tillsynsmyndigheterna att framtida olyckor och tillbud till olyckor förebyggs samt begära återrapportering från respektive tillsynsmyndighet om i vilken utsträckning åtgärder har vidtagits i enlighet med rekommendationerna. För dessa mål anges följande återrapporteringskrav.

Återrapporteringskrav 1:

Översiktlig redogörelse för hur verksamheten bidragit till uppfyllandet av det transportpolitiska delmålet om en säker trafik samt för hur verksamheten bidragit till främjandet av säkerheten inom andra samhällssektorer.

Återrapportering:

SHK har förutom de löpande kontakterna i olika ärenden haft sammanlagt sju möten med säkerhetsmyndigheterna inom transportsektorn. Vid dessa möten har diskuterats säkerhetsproblem av olika slag, rapporteringsrutiner, EU-frågor och andra rättsliga spörsmål av betydelse för att uppnå en säkrare trafik. Särskilt utvecklingen inom EU har uppmärksamats och diskuterats. Inom järnvägsområdet pågår ett arbete med att implementera säkerhetsdirektivet. Detta har inneburit ett behov av att diskutera frågor rörande SHK:s och Järnvägsstyrelsens olika roller, den nya lagstiftningen m.m. Även med sjöfartsinspektionen och Luftfartsstyrelsen har frågor med anknytning till EU diskuterats. Inom sjöområdet pågår också ett arbete med att ta fram ett säkerhetsdirektiv. Återkommande vid mötena med säkerhetsmyndigheterna är också frågan om hur genomförandet av rekommendationer ska effektiviseras. Det är relativt vanligt att det förs en dialog med SHK om hur syftet med en rekommendation på bästa sätt kan uppnås. Under år 2005 har SHK i sina undersökningar inom transportområdet lyckats fastställa orsaken till alla olyckor och tillbud, utom i två fall, och därigenom i flertalet fall kunnat rekommendera tillsynsmyndigheterna säkerhetsförbättrande åtgärder. SHK får därigenom anses ha bidragit till uppfyllande av det långsiktiga delmålet för trafiksäkerheten att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

Vad gäller främjandet av säkerheten inom andra samhällssektorer än transportsektorn är de rekommendationer som SHK ger till säkerhetsmyndigheterna i de olyckor som inte rör transportsektorn av särskild betydelse. SHK anhåller också vid sådana olyckor, i samband med slutrapporten över en olycka alternativt tillbud, om svar inom sex månader och följer noggrant upp hur säkerhetsmyndigheten behandlar rekommendationerna. Även med säkerhetsmyndigheter utanför transportområdet som Statens kärnkraftverk (SKI) och Statens

strålskyddsinstitut (SSI) hålls löpande kontakter genom möten där säkerhetsproblem m.m. diskuteras. Här kan också tilläggas att SHK, i syfte att säkerställa att rapportering av alla olyckor och tillbud sker på ett effektivt sätt, haft möte med förutom SKI och SSI, polisen och SOS Alarm AB. Genom att olycksorsaken under 2005 fastställs i alla olyckor som inte avser transportområdet, genom de rekommendationer som lämnats i dessa utredningar samt genom samarbetet med olika säkerhetsmyndigheter får SHK:s verksamhet anses ha främjat säkerheten också inom andra samhällssektorer.

SHK:s haveriutredare har, som föreläsare/kursdeltagare medverkat i en lång rad sammanhang där sammankomsten och diskussionen fokuserat på säkerhetsaspekter.

Följande urval kan nämnas:

Föreläsare

- Räddningsverkets högre räddningskurs
- Brandbefälsföreningen i Värmland
- Räddningsverkets förebyggande konferens
- Brandskyddsföreningens utrymningsseminarium
- Luftfartsstyrelsen
- Frivilliga Flygkårens årsstämma
- Banverkets haveriutredarkurs
- Kallax flyg
- Arlandapolisen
- Kustbevakningen Norra och Östra distriktet
- Teknisk haveriutredarkurs, Stockholm
- Praktisk haveriutredarkurs, Ålleberg
- Volvo Aero Quality Managers (Internationellt möte i Stockholm för Volvos kvalitetschefer)
- Vid seminarium för Rikspolisstyrelsens tekniska rotlar, Lindköping

Kursdeltagande

Kurs för motorunderhållspersonal vid Teldyne Continental Motors i Mobile, USA

Kurs för motorundershållspersonal vid Thielert Aircraft Engines, Tyskland

Kurs för representanter för Experimental Aircraft Association (EAA) m.fl.

Brandskyddsutbildning för SHK:s personal

Seminarium för tekniska chefer på Arlanda

Möte med Australian transport and safety board, SAAB och SHK

Dessutom har utbildning/planering skett i seminarieform med hela SHK:s personal vid ett flertal tillfällen. Seminarierna har framförallt behandlat frågor om verksamhetens inriktning och utveckling.

Åtterrporteringskrav 2 och 3:

För åtterrportereringen av SHK:s verksamhet har i regleringsbrevet för år 2005 angivits att den skall ske enligt följande indelning såvitt inte annat anges: civil luftfart, civil sjöfart, järnvägstrafik, militär verksamhet och annan verksamhet. Åtterrportereringen skall i de fall där olycksorsaken inte kunnat fastställas redovisa och kommentera antalet fall samt jämföra dessa under den senaste treårsperioden och kommentera. SHK skall redovisa rekommendationer som lämnats till tillsynsmyndigheterna och jämföra dessa med rekommenda-

tioner som lämnats under den senaste treårsperioden. Kommentarer skall lämnas till de fall då rekommendationerna inte har beaktats.

Övriga mål och återrapporteringskrav

För haveriutredningarna anges i regleringsbrevet att antalet inkomna och avgjorda ärenden respektive antalet inledda och avslutade undersökningar skall redovisas. Målet avseende handläggningstider anges i regleringsbrevet till högst nio månader för militära ärenden och högst ett år för civila sjöfartsärenden, ärenden rörande spårbunden trafik och ärenden rörande annan verksamhet samt till i genomsnitt sex månader för civila luftfartsärenden.

SHK skall redovisa och kommentera handläggningstiden under den senaste treårsperioden. Kommentarer skall lämnas till de fall där målet inte uppnåtts.

Återrapportering

SHK:s redovisning av verksamheten följer den anvisade indelningen med undantag för att beteckningen spårbunden trafik används istället för järnvägstrafik i syfte att täcka in även tunnelbane- och all annan spårbunden trafik. 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 olycksorsaker, rekommendationer och andra förhållanden av intresse för målens uppfyllande.

Statistik presenteras för varje område i tre tabeller. Tabell 1 innehåller antalet inkomna och avgjorda ärenden. Tabell 2 (för civil luftfart tabell 2a och 2b) redovisar antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av undersökning, antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken fastställts. Tabell 3 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

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

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

2.2. VERKSAMHETSUTVECKLING

2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	2003	2004	2005
Ingående balans	34	27	29
Nyinkomna ärenden	137	170	127
Avgjorda ärenden	144	168	132
Utgående balans	27	29	24

Tabell 2 a Inledda undersökningar

Kategori	2003		2004		2005	
	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.
Tunga fpl ¹	5		4		1	
Flermotoriga lätta fpl	1		1		1	
Enmotoriga fpl	12		8		7	3
Sjöflygplan enmotoriga	2		4		–	
Helikoptrar	3		9		5	
Gyroplan	0		–		–	
Segelflygplan	0	16	1	14	1	7
Ultralätta fpl	6		–		3	3
Ultralätta sjöfpl	2		–		1	
Hängglidare	1		–		1	
Ballonger	0		2		3	
Flygskärmar	11		7		4	1
Summa	43	16	36	14	27 ²	14

Tabell 2 b Slutrapporter

		2003	2004	2005
Tunga fpl ¹	Tunga fpl	9	3	3
Flermotoriga lätta fpl	Flermotoriga lätta fpl	2	2	–
Enmotoriga fpl	Enmotoriga fpl	9	11	7
Sjöflygplan	Enmotoriga sjöfpl	1	4	2
Helikoptrar	Helikoptrar	3	4	8
	Gyroplan	0	–	–
Segelflygplan	Segelflygplan	1	–	2
Ultralätta fpl	Ultralätta fpl	7	2	–
	Ultralätta sjöfpl	3	1	–
Hängglidare	Hängglidare	3	–	–
Ballonger	Ballonger	1	1	2
Flygskärmar	Flygskärmar	11	8	5
Summa		50	36	29
Sannolik olycksorsak fastställd		50	35	27

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

² Av inledda undersökningar 2005 är ett ärende (ultralätta flygplan) avskrivit p.g.a. planet, som sjunkit till botten i den sjö där olyckan inträffade, inte kunnat återfinnas.

Tabell 3. Rekommendationer

År	2003	2004	2005
Ingående balans	28	28	27
Avgivna	30	21	20
Genomförda	30	22	6
Ej genomförda	–	–	4
Utgående balans	28	27	37

SHK följer gällande internationella anvisningar i Chicagokonventionen Annex 13 beträffande vilka luftfartsolyckor och luftfartstillbud som skall undersökas. Detta gör att antalet inledda undersökningar till stor del beror på det faktiska utfallet vad avser skador på människor materiel och miljö av händelser, vilket slumpmässigt varierar från år till år. Vid tveksamma fall har inriktningen varit att i första hand använda befintliga resurser till utredningar där många människor är berörda, där stora värden står på spel och där största potentialen till säkerhetshöjande åtgärder bedöms finnas.

Inom den yrkesmässiga luftfarten har SHK under året slutfört sex utredningar, tre inom tung luftfart och tre inom helikopterverksamhet. Samtliga utredningar inom den tunga luftfarten avser händelser inom reguljär passagerartrafik.

Ett av fallen avser ett landningshaveri på Luleå/Kallax flygplats som resulterade i totalhaveri av flygplanet. De övriga två fallen var allvarliga tillbud av vilka ett orsakades av att ett flygplan, av typ Boeing 737-800, påbörjade en start med ett tyngdpunktsläge som låg mer än en fjärdedel bakom det certifierade tyngdpunktsområdet, vilket var allvarligt ur flygsäkerhetssynpunkt. Utredningarna inom helikopterverksamheten har samtliga gällt olyckor som inträffat i samband med uppdrag i fjällområden.

Under året har fem nya utredningar inletts inom yrkesmässig luftfart, en olycka och ett allvarligt tillbud med passagerarflygplan samt tre olyckor med enmotoriga helikoptrar. I en av helikopterolyckorna stannade motorn när helikoptern startade till följd av ett plötsligt kompressorhaveri. Motortypen är mycket vanligt förekommande och en omfattande teknisk undersökning har inletts i samarbete med bl.a. motortillverkaren för att försöka förklara haveriförloppet.

Inom den icke yrkesmässiga luftfarten har 23 undersökningar slutförts. En av dessa gällde en helikopterolycka som inträffade nordost om Göteborg och där tre personer omkom. Totalt har 27 nya undersökningar inletts. En av dessa var en olycka som inträffade i Heby med en polsktillverkad helikopter och där en passagerare omkom. 14 ärenden har delegerats till berörda intresseorganisationer (KSAK-UL, EAA, SSFF).

Antalet nyinkomna ärenden har varit lägre i år än under de senaste två åren vilket kan tolkas som en positiv olyckstrend i kombination med ett gynnsamt slumpmässigt utfall. Ett undantag är ballongflygverksamhet där SHK har inlett undersökningar av tre olyckor med varmluftballonger, vilket är en ökning i förhållande till de senaste två åren. En av dessa olyckor skedde under en flygning med 25 betalande passagerare ombord.

Antalet slutförda undersökningar var något lägre än under de senaste två åren. Detta beror bl.a. på att personalen under året ägnat mycket tid åt att förbättra vissa administrativa rutiner samt att myndigheten under november månad flyttade till nya kontorslokaler. En annan orsak är introduktion av nya medarbetare.

Undersökning av okomplicerade luftfartsolyckor inom den icke yrkesmässiga luftfarten redovisas i allmänhet i s.k. förkortade slutrapporter. Under året avlämnades 29 slutrapporter varav 16 som förkortade rapporter. Den sannolika olycksorsaken har kunnat fastställas i

alla undersökningar utom två. I det ena fallet orsakades olyckan av ett tillfälligt tekniskt fel. Vid funktionskontroll av berörda system fungerade allt normalt och felfunktionen har inte kunnat återskapas. Flera möjliga förklaringar till felfunktionen har diskuterats men ingen av dessa är entydig. I det andra fallet har SHK inte funnit tillräckliga fakta för att kunna göra en säker analys av händelseförloppet och något tekniskt fel har inte konstaterats. I en av de undersökningar som slutfördes under år 2004 kunde den sannolika olycksorsaken inte fastställas. Flygplanet fick motortopp och nödlandade i havet och sjönk. Det återfanns inte och någon teknisk undersökning har inte varit möjlig att utföra. År 2003 kunde olycksorsaken fastställas i samtliga utredningar

Undersökningarna har givit underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar. SHK har lämnat sammanlagt 20 rekommendationer till Luftfartsstyrelsen vilket är ett normalt antal. SHK följer sedan år 1998 kontinuerligt upp vilka åtgärder som vidtas av Luftfartsstyrelsen med anledning av lämnade rekommendationer. Uppföljningen har försvårats av otydlig återrapportering från Luftfartsstyrelsens sida. SHK tog upp problemet med Luftfartsstyrelsen vid ett möte i januari 2006. Myndigheterna var överens om hur återrapportering borde gå till och att åtgärder kommer att vidtas. SHK anser att Luftfartsstyrelsens beredvillighet att snabbt behandla och genomföra lämnade rekommendationer generellt sett blivit lägre.

Fyra av de rekommendationer som lämnades under år 2005 har inte utförts enligt SHK:s specifikation. Samtliga rekommendationer har lämnats i en rapport som avser utredning av en olycka med en s.k. flygskärm. Som ett alternativ till SHK:s rekommendationer har Luftfartsstyrelsen valt att delegera motsvarande uppdrag åt Svenska Skärmflygförbundet (SSFF), vilket SHK funnit acceptabelt. Åren 2004 och 2003 fanns ingen ej genomförd rekommendation.

Utredningar inom den yrkesmässiga luftfarten är vanligtvis omfattande och komplicerade samt berör fler människor än utredningar inom den icke yrkesmässiga luftfarten. De kräver därför större arbetsinsatser och tar längre tid. Som regel översätts alla slutrapporter, som berör yrkesmässig flygverksamhet eller utländskt registrerade luftfartyg, till engelska. Vidare skall i vissa av dessa utredningar utländska myndigheter ges tillfälle att under 60 dagar ta del av ett utkast och vid behov lämna synpunkter, någonting som påverkar tidsåtgången.

Den genomsnittliga handläggningstiden för slutrapporter som färdigställdes under år 2005 var 8 månader vilket är ungefär densamma som år 2004, 7,8 månader. Den genomsnittliga handläggningstiden för fullständiga undersökningar var 10,5 månader medan tiden för undersökning av okomplicerade händelser, som resulterade i s.k. kortrapporter, var 6 månader vilket får anses vara normalt. År 2003 var den genomsnittliga utredningstiden 8,2 månader.

SHK har under året, som ackrediterad representant enligt Annex 13, engagerats i 10 nya undersökningar som leds av utländska myndigheter. Antalet är normalt och dessa engagemang kräver i vissa fall avsevärda arbetsinsatser från utredningschefernas sida utan att det återspeglas i egen statistik för genomsnittlig utredningstid.

2.2.2 – 2.2.5

Allmänt civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet

Generellt gäller att undersökningarna av olyckor och tillbud inom civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet i huvudsak under år 2005 har bedrivits med externa haveriutredare och experter, dvs. personal som inte är heltidsanställd vid SHK utan har andra huvudarbetsgivare. Antalet utredningar av händelser inom flera av dessa utredningsområden har ökat i betydande omfattning. Tillgängliga haveriutredare och experter har på grund av ökningen av antalet ärenden kommit att bli involverade i flera parallella undersökningar. Med tanke på att en undersökning av en händelse regelmässigt blir mycket omfattande och med ett stort antal frågekomplex att analysera har tidsramen om nio respektive tolv månader i flera fall överskridits.

2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	2003	2004	2005
Ingående balans	2	1	4
Nyinkomna ärenden	3	69	190
Avgjorda ärenden	4	66	191
Utgående balans	1	4	3

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	2003	2004	2005
Inledda undersökningar	1	4	2
Delegerade till SjöV	1	1	–
Avgivna slutrapporter	2	1	3
Sannolik olycksorsak	1	1	3

Tabell 3. Rekommendationer

År	2003	2004	2005
Ingående balans	0	0	–
Avgivna	7	3	6
Genomförda	1	9	–
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	6	–	6

Vid ingången av år 2005 fanns fyra pågående ärenden. Under året inkom 190 nya ärenden. I två av dessa inleddes undersökning. Det stora antalet nya ärenden förklaras av att Sjöfartsinspektionen sedan hösten 2004 till SHK vidare rapporterar alla tillbud och olyckor avseende civil sjöfart som inrapporteras till inspektionen.

De ärenden där undersökning inleddes är följande.

Den 8 januari 2005 fick fartyget Titus i mycket hårt väder under resa mellan Rotterdam och Köpenhamn en lastförskjutning som orsakade skador på fartyget. Händelsen bedöms som tillbud till en allvarlig olycka.

Den 24 januari 2005 grundstötte fartyget MT Brevik i Trollhätte kanal strax efter att fartyget varit nära att kollidera med ett annat fartyg.

Under året lämnades slutrapport i tre ärenden.

Den första rapporten avser förlisningen av F/F Lister efter kollision med F/F Kenya den 28 januari 2004. Utredningstiden var 19 månader och 1 dag. Den förhållandevis långa utredningstiden förklaras främst av att utredningsinsatser krävdes i flera pågående ärenden. Tillgängliga haveriutredare och experter blev därför involverade i flera parallella undersökningar. Detta ledde till förseningar.

Den andra rapporten gäller förlisning av passagerarfartyget Eystrasalt den 30 april 2004. Utredningstiden var 16 månader och 24 dagar. Orsaken till den förlängda utredningstiden är hög arbetsbelastning hos den externa utredningschefen.

Slutligen lämnades en rapport rörande kollision mellan passagerarfärjan Stena Nautica och torrlastfartyget Joanna den 16 februari 2004. Utredningstiden var 22 månader och 3 dagar. Den relativt långa utredningstiden förklaras av att undersökningen som fokus hade vad man kan uppfatta som två olika olyckor, dels en kollision till havs, dels den omständigheten att Stena Nautica riskerade att kantra och sjunka pga. en relativt begränsad skrovskada. Undersökningen kom att innehålla såväl genomgångar av ett omfattande material rörande Stena Nauticas konstruktion och underhåll m.m. och rederiets säkerhetsarbete som en omfattande genomgång av sjöfartsinspektionens tillsynsverksamhet och rutiner m.m.

Handläggningstiden för den rapport som färdigställdes under år 2004 var 17 månader och 26 dagar. Handläggningstiden för motsvarande två rapporter som slutfördes under 2003 var 11 månader och 4 dagar respektive 12 månader och 13 dagar.

Olycksorsaken kunde fastställas i samtliga utredningar år 2005 och år 2004. I den ena av de två utredningar som färdigställdes år 2003 kunde olycksorsaken inte fastställas. Det gällde en olycka med fiskebåten DROTT som i samband med fiske förliste varvid en person omkom och en person saknas (hela besättningen).

Under år 2005 lämnades sex rekommendationer (ingående balans var 0). Ingen rekommendation genomfördes under året. Motsvarande siffror för åren 2004 och 2003 var tre respektive sju avgivna rekommendationer och nio respektive en genomförda.

2.2.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	2003	2004	2005
Ingående balans	2	4	3
Nyinkomna ärenden	10	5	12
Avgjorda ärenden	8	6	11
Utgående balans	4	3	4

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	2003	2004	2005
Inledda undersökningar	3	2	3
Delegerade till Jinsp	1	–	–
Avgivna slutrapporter	1	2	2
Sannolik olycksorsak	1	2	2

Tabell 3. Rekommendationer

År	2003	2004	2005
Ingående balans	6	–	16
Avgivna	4	16	3
Genomförda	10	–	17
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	–	16	2

Vid ingången av år 2005 fanns tre pågående ärenden. Under året inkom 12 ärenden. I tre av dessa inleddes undersökning.

Två undersökningar avser händelser som båda inträffade den 28 februari 2005. Det ena ärendet avser ett tillbud till kollision mellan två resandetåg. Det ena tåget kunde inte stanna vid en infartssignal, som visade stopp, utan passerade denna med ca 200 m. Bromsverkan var försämrade, vilket vid undersökning visade sig bero på att det bildats en ispropp i slangkopplingen mellan de två första vagnarna. Det andra ärendet avser urspårning med ett godståg som var lastat med klor. Tåget kunde inte stanna vid en stoppsignal utan spårade ur och hamnade i ett dike. Det uppkom inte något läckage av klor. Räddningsarbetet blev komplicerat då vagnarna fick tömmas. Tågets bromsförmåga var reducerad då bromssystemet var inställt som om vagnarna var tomma istället för lastade.

Den tredje undersökningen avser en händelse den 16 maj 2005 då brand utbröt i en tunnelbanevagn i Rinkeby tunnelbanestation. Tåget och stationen fick utrymmas. Den aktuella vagnen blev svårt brandskadad. Ingen människa skadades allvarligt. Undersökningen är särskilt omfattande och bedrivs på bred front där faktorer, förutom fordonstekniska sådana, som tunnelsäkerhet, elsystem, säkerhetsstyrning i tunnelbanesystemet m.m. undersöks.

Under året har rapporter lämnats beträffande två undersökningar.

Den första rapporten avser ett tillbud till kollision den 22 september 2003 mellan två resandetåg. Det ena tåget passerade efter start två stoppsignaler och kom därmed ut i tågvägen för ett ankommande tåg. Tillbudet berodde på olika missuppfattningar av signalbesked. Den aktuella stationen saknade ATC. Utredningstiden, 18 månader, förklaras framförallt av att ansvariga haveriutredare under den aktuella utredningstiden också haft ansvar för flera andra undersökningar.

Den andra rapporten avser ett tillbud till kollision den 12 maj 2004 mellan två resandetåg i samband med att de skulle mötas på Ljungs station. Den något överskridna utredningstiden, i detta fall 13 månader, motiveras på samma sätt som ovan.

Utredningstiden för de tre ärenden som avslutades 2004 var 21 respektive 18 månader för de 2 andra ärendena. Motsvarande tid för de spårvägsärenden som avslutades år 2003 var knappt 12 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga utredningar åren 2005, 2004 och 2003.

Under år 2005 lämnades tre rekommendationer (ingående balans var 16). Under året genomfördes 17 rekommendationer. Motsvarande siffror för åren 2004 och 2003 var 16 respektive fyra avgivna rekommendationer och 0 respektive tio genomförda rekommendationer.

2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	2003	2004	2005
Ingående balans	1	6	7
Nyinkomna ärenden	13	9	10
Avgjorda ärenden	8	8	12
Utgående balans	6	7	5

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	2003	2004	2005
Inledda undersökningar	6	1	2
Delegerade till FM	2	2	1
Avgivna slutrapporter	1	1	3
Sannolik olycksorsak	1	1	3

Tabell 3. Rekommendationer

År	2003	2004	2005
Ingående balans	10	1	6
Avgivna	1	6	26
Genomförda	10	1	–
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	1	6	32

Vid ingången av år 2005 fanns sju pågående ärenden. Under året inkom tio nya ärenden. I två av dessa inleddes undersökning och i ett ärende överläts undersökningen åt Försvarsmakten.

Utredning inleddes i följande ärenden.

Haveri den 1 juni 2005 med en JAS 39 Gripen ur F17 i havet söder om Utklippan på internationellt vatten i Hanöbukten. Föraren räddade sig med fallskärm. Flygplanet, som totalförstördes, har bärgats.

Haveri den 1 november 2005 med en flygräddningshelikopter av typen Hkp10 i havet söder om Ronneby. Ingen människa skadades allvarligt, men helikoptern fick omfattande skador. Helikoptern, som flöt på sina flytkuddar, kunde bogseras till land och bärgas.

Under året lämnades slutrapport i tre ärenden.

Samtliga rapporter avser händelser med helikopter. Den första gäller en olycka den 25 mars 2003 med en helikopter av typen Hkp11 som deltog i en militär övning som ambulanshelikopter varvid den havererade och en person omkom. De två andra rapporterna gäller tillbud till allvarlig olycka dels med en helikopter av typen Hkp4B den 27 januari 2003 dels med en helikopter av typen Hkp6 den 29 oktober 2003. De långa utredningstiderna 23, 33 respektive 20 månader förklaras i första hand av att de ansvariga externa haveriutredarna under den aktuella perioden var involverade i ett flertal utredningar. Särskilt arbetskrävande har arbetet varit med en ännu inte avslutad undersökning av en olycka med en helikopter av typen Hkp10 som i samband med en vinschövning havererade varvid sex besättningsmän omkom.

Handläggningstiden för den rapport som lämnades år 2004 var 18 månader. Handläggningstiden för den rapport som lämnades 2003 var 11,5 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga utredningar åren 2005, 2004 och 2003.

Under år 2005 lämnades 26 rekommendationer (ingående balans var sex). Ingen rekommendation genomfördes under året. Motsvarande siffror för åren 2004 och 2003 var sex respektive en avgivna rekommendationer och en respektive tio genomförda rekommendationer.

2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	2003	2004	2005
Ingående balans	1	2	4
Nyinkomna ärenden	8	9	12
Avgjorda ärenden	7	7	11
Utgående balans	2	4	5

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	2003	2004	2005
Inledda undersökningar	2	3	2
Delegerade till annan	–	1	–
Avgivna slutrapporter	1	1	1
Sannolik olycksorsak	1	1	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	2003	2004	2005
Ingående balans	26	8	13
Avgivna	5	15	5
Genomförda	23	10	13
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	8	13	5

Vid ingången av år 2005 fanns fyra pågående ärenden inom kategorin annan verksamhet.

Under året inkom 12 ärenden. Undersökning inleddes i två av dessa.

Den 4 februari 2005 rämnade en svavelsyracistern vid Kemira Kemi AB:s anläggningar i Helsingborg. Cisternen innehöll 16 300 ton 96-procentig svavelsyra. Vid olyckan tömdes cisternen momentant och svavelsyran rann ut i företagets hamnbassäng och över ett markområde av ca 100 000 m² inom företagets industriområde. Ingen människa skadades allvarligt, men de materiella skadorna blev omfattande.

Den 21 november inträffade en trafikolycka på väg E6 utanför Falkenberg. Vid olyckan, som berörde en tankbil lastad med 55 m³ isobutylaldehyd och tre personbilar, välte tankbilen och fattade eld. Isobutylaldehyd är en mycket brandfarlig vätska och branden blev mycket kraftig. Vid olyckan omkom tankbilsföraren. Den vägbro på E6 på vilken olyckan inträffade skadades allvarligt av den häftiga branden.

Under året lämnades slutrapport i ett ärende ang. en dykolycka utanför Värmdö i Stockholms län. Utredningstiden var 22 månader. Den förhållandevis långa handläggningstiden har sin förklaring i samma typ av omständigheter som redovisats i fråga om utredningarna inom civil sjöfart och järnväg, dvs. att insatser av utredarna krävdes parallellt i flera andra nya och pågående ärenden, vilket ledde till förseningar.

Handläggningstiden för den rapport som lämnades år 2003 var 14 månader. Motsvarande tid för den rapport som lämnades år 2004 var 13 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga utredningar åren 2005, 2004 och 2003.

Under år 2005 lämnades fem rekommendationer (ingående balans var 13). Under året genomfördes 13 rekommendationer. Motsvarande siffror för åren 2004 och 2003 var 15 respektive fem avgivna rekommendationer och tio respektive 23 genomförda rekommendationer.

2.2.6 Internationella utredningar

Antal ärenden som utreds av annan stat med deltagande av svensk accrediterad representant

År	2005
Ingående balans	25
Nyinkomna ärenden	10
Avgjorda ärenden	14
Utgående balans	21

Fr.o.m. 2005 redovisas antalet internationella utredningar där SHK ingår som accrediterad representant. Huvuddelen rör civil luftfart, i undantagsfall civil sjöfart. Under året inkom 31 ärenden, varav beslöts att i tio ärenden utse accrediterad representant. Av de 21 utredningar som redovisas som utgående balans, gäller endast ett ärende civil sjöfart.

2.2.7 Internationell verksamhet

Åtterrporteringskrav:

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

Åtterrportering

Representanter från SHK har under år 2005 deltagit i följande internationella konferenser och möten:

- European Maritime Safety Agency (EMSA) möte den 16 – 17 februari i Bryssel .
- 17th annual European Safety Seminar EASS, Warsawa, den 14-16 mars. Flysäkerhetsmöte i den europeiska kretsen
- International Transportation Safety Association (ITSA) möte den 16 -18 mars i Washington.
- EASA, European Aviation Safety Agency, Köln, 19 april.
- Möte mellan de europeiska haveriutredarmyndigheterna i Amsterdam 2-3 juni.
- Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF), Vanuatu 28 augusti – 2 september.
- Nordic AIG, Ottawa, den 5-9 september inklusive studiebesök på ICAO
- Flight Safety Foundation Safety seminar, den 7-10 november, i Moskva
- JAAR OPS seminar, den 14 – 15 september, i Amsterdam.
- International Society of Air Safety Invesigators Seminar in Dallas
- Nordic Rail Accident Investigator (NRAIL) den 17 -18 november i Helsingfors
- ESASI meeting, den 29 november, i Toulouse

Deltagandet i ovan nämnda möten är i vissa fall en följd av att SHK är medlem i organisationen ifråga. Det viktigaste skälet är dock att det är nödvändigt för SHK att följa den internationella utvecklingen av säkerhetsarbetet inom de olika transportslagen. För SHK:s haveriutredare erbjuds därigenom kompetensutveckling samtidigt som kontakter med haveriutredningsmyndigheter i andra länder skapas och vidmakthålls. Det löpande erfarenhetsutbytet är liksom de personliga kontakterna av stor vikt, när olyckor med anknytning till annat land ska undersökas.

Här kan särskilt framhållas mötet med de nordiska haverikommissionerna i Ottawa där den kanadensiska myndigheten bl.a. redogjorde för den audit av myndighetens verksamhetsprocesser som ICAO genomfört mot annex 13. Redogörelsen omfattade en beskrivning av auditprocessen och resultaten av denna. Myndigheten underströk vikten av en god förplanering för att underlätta arbetet för båda parter. Erfarenheterna är ett värdefullt bidrag till arbetet med att utveckla utredningsprocessen som SHK har beslutat att intensifiera under våren 2006. Vidare har diskussionerna med den kanadensiska myndighetens Human factors utredare lett till att kontakter lättare kunnat tas vid behov i sakfrågor i samband med utredning av händelser. Vid det nordiska mötet beslutades också att anordna en utredarutbildning med deltagande från de nordiska haveriutredningsmyndigheterna. Kursen kommer att äga rum i april 2006.

SHK har också haft möte med den svenska representanten i EU:s expertgrupp för olycksutredningar.

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

Samtliga SHK:s rapporter läggs ut på webbplatsen på Internet www.havkom.se och avnämarna hämtar också rapporterna därifrån i stor omfattning. Detta medför positiva ef-

fekter dels får rapporterna en väsentligt större spridning än vad som annars skulle ha varit fallet, dels uppstår administrativa besparingar genom minskad pappershantering. Genom en prenumerationstjänst på nyhetsbrev via e-post, har media och allmänheten möjlighet att snabbt aviseras så fort nya rapporter läggs ut.

SHK lägger också ut information om beslut och åtgärder i uppmärksammade utredningar, personalförändringar och annan information som kan vara av intresse.

Vid omarbetningen av webbplatsen har hänsyn tagits till handikappanpassning enligt de riktlinjer som anges i Web Content Accessibility Guidelines, W3C Rekommendationen, vilket bl.a. innebär att blinda personer kan läsa av webbplatsen. Även råd som anges i arbetet med 24-timmarsmyndigheten har beaktats.

2.2.8 Personal

Organisation

Antalet anställda vid utgången av år 2005 var 15 personer; en generaldirektör tillika haveriutredare, samt 10 haveriutredare var av två på deltid, tre kanslisters och en personalrådgivare på deltid. Utöver fast personal anlitas haveriutredare på arvodesbasis vid behov.

Under året har också en person via arbetsförmedling/försäkringskassa haft arbetsträning på deltid. SHK upprätthåller telefonberedskap alla tider på dygnet enligt fastställd turlista för sex haveriutredare. Övriga haveriutredare är ålagda att vara anträffbara vid vistelse utanför arbetsplatsen.

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

Sammansättningen såg vid årsskiftet ut enligt följande:

Generaldirektören och två utredare har domarerfarenhet.

På området civilt flyg finns fem utredare, varav två delar på en tjänst Tre (två tjänster) har flygteknisk kompetens och två har flygoperativ kompetens. Flertalet utredare har också allmän teknisk sakkunskap. En utredare har kompetens inom befolknings- och räddningstjänst, och två utredare inom området samspelet människa- teknik- organisation (MTO).

På arvodesbasis anlitas två utredare för militära ärenden, tre utredare för sjöfart, två utredare för spårbunden trafik och en utredare för räddningstjänst. Arvodesanställning hos SHK innebär ett arvode på 2000 kr i månaden och i övrigt ersättning för utfört arbete. I övrigt anlitar SHK, liksom tidigare, särskilt förordnade experter inom olika områden.

2.2.9 Kompetensförsörjning

Mål

I regleringsbrevet anges att SHK skall verka för en långsiktig och god personalförsörjning med för verksamheten ändamålsenlig kompetens. Målen för kompetensförsörjningen skall ha en klar och tydlig koppling till mål och resultat för verksamheten bl.a. i förhållande till eventuella handlingsplaner, nuvarande kompetensförsörjning och bedömningen av arbetsmarknadsläget. Målen skall vara konkreta och uppföljningsbara.

Åtterrporteringskrav

SHK skall i återrportereringen redovisa i vilken omfattning myndighetens mål för kompetensförsörjningen under år 2005 har uppnåtts, vilka åtgärder som har vidtagits och vilka mål som gäller för myndighetens kompetensförsörjning under 2006 respektive 2007-2008. Redovisningen av mål skall i första hand fokusera på personalens ålderstruktur, könsför-

delning, rörlighet samt myndighetens arbete för att främja etnisk och kulturell mångfald och för att motverka olika former av diskriminering. SHK skall redovisa uppgifter om anställdas sjukfrånvaro. Uppgifter skall också lämnas om vilka åtgärder som har vidtagits för att minska och förebygga ohälsa. Redovisningen skall göras för grupper av anställda inom de tre kategorierna lednings-, kärn- och stödkompetens om så är lämpligt.

Mål och vidtagna åtgärder för 2005

SHK väljer att inte redovisa kompetensförsörjningen efter kategorierna, ledningskompetens-, kärnkompetens och stödkompetens. Organisationen är så liten att det endast finns en person som kan placeras i kategorin ledningskompetens, nämligen generaldirektören som utses av regeringen, alla haveriutredare ingår i kärnkompetensen, fyra personer tillhör stödkompetensen.

SHK redovisar personalen som haveriutredare och kanslipersonal.

SHK:s mål för kompetensförsörjning är att behålla och vidareutveckla den redan anställda personalen samt att rekrytera ny kompetens för att klara den utökade verksamheten som bl.a. EU:s säkerhetsdirektiv ställer krav på.

SHK:s mål för kompetensförsörjning 2005 var att anställa en administratör och fastanställda haveriutredare för sjöfart, militär verksamhet samt för spårbunden trafik samt upphandla experter inom olika kompetensområden.

Målet var också att anställa yngre medarbetare och medarbetare med annan etnisk och kulturell bakgrund samt att få en jämnare könsfördelning.

Tjänsten som administratör tillsattes inte då det var svårt att finna den breda kompetens som efterfrågats. I stället utlystes en tjänst som personalansvarig tillsammans med Allmänna reklamationsnämnden. Samlokaliseringen utnyttjades således och en personalrådgivare anställdes med tjänstgöring på deltid på bägge myndigheterna. Under året har en ur kanslipersonalen gått i pension. Tjänsten har under året inte återbesatts. Arbetet har i viss utsträckning skötts av en kanslist som arbetstränat vid myndigheten.

Två haveriutredare för civil luftfart, en halvtid (vikariat) och en heltid som operativ utredare (återbesättning av tjänst) samt en haveriutredare med MTO-kompetens (nyanställning) anställdes under hösten. En av dessa har annan etnisk bakgrund än nordisk.

En haveriutredare med operativ kompetens inom spårbunden trafik anställdes också men började sin anställning först i januari 2006.

Rekryteringsprocessen avseende haveriutredare för militär verksamhet och för sjöfart var i slutfasen vid årets slut.

Av de nyanställda är två kvinnor, en under 35 år.

Genomsnittsåldern för haveriutredare var vid årsskiftet 2005-2006 50 år, något lägre än föregående år (54 år).

Medelåldern för kanslipersonalen är i stort sett oförändrad, 52 år.

Upphandlingen av expertkompetens har blivit fördröjd och skall slutföras första halvåret 2006. Upphandlingen avseende läkarkompetens och MTO-kompetens har framskridit längst. Statligt ramavtal avseende översättare har träffats.

Jämställdhets- och mångfaldsplan och plan för arbetsmiljöarbetet har reviderats. Hela personalen har genomgått en dags jämställdhetsutbildning. Introduktionsplan för nyanställda har tagits fram. Under året har plan för motverkande av diskriminering av homosexuella, bisexuella och transpersoner fastställts.

Anställdas sjukfrånvaro redovisas på sid. 28. Sjukfrånvaron för de särskilda grupperna redovisas inte på grund av myndighetens storlek.

En timme och 30 minuter i veckan av arbetstiden har kunnat användas till motion och ett bidrag på 1000 kr/år har givits till motionsaktiviteter. Personalen har tillgång till frukt som mellanmål. All personal har erbjudits hälsoundersökning och vaccinationer.

Därmed anses målen för 2005 i allt väsentligt ha uppnåtts.

Särskilda mål för år 2006

Mål för år 2006 är att anpassa personalstyrkan till de krav som en utvidgad verksamhet kommer att ställa. Detta innebär fortsatt rekrytering inom några områden. Medarbetare med juristkompetens och domarerfarenhet liksom personal för olika kanslifunktioner behövs i takt med att myndigheten växer.

När det gäller behovet av ytterligare personal skall det också ses mot bakgrund av de fördelar samlokaliseringen med två andra myndigheter kan innebära. Samlokaliseringen kommer att ge möjlighet till samverkansvinster bl.a. när det gäller att dela på vissa tjänster som vaktmästare och arkivarie.

Upphandlingen av experttjänster skall slutföras under året. Målet är att -inom upphandlingens ram- även bland experterna uppnå en jämn könsfördelning och att främja etnisk och kulturell mångfald.

Introduktionsutbildningen är ett viktigt verktyg för att ge nyanställda bra start i verksamheten. Under året skall introduktionsplanen ytterligare förbättras. Kompetensutvecklingsplaner skall göras upp för varje anställd med konkreta mål angivna såväl på kort som på lång sikt. Innehållet i den fortbildning som erbjuds skall vara anpassad till individen men också till den utveckling som sker inom respektive sakkunskapsområde och de behov SHK har.

Särskilda mål för åren 2007-2008

Ett gemensamt mål för 2007-2008 är att behålla och vidareutveckla redan anställd personal.

Utbytestjänstgöring i samarbete med annan myndighet i Sverige eller utomlands är en åtgärd som kan övervägas i syfte att bredda de anställdas kompetens.

Vid nyrekryteringar skall de tidigare satta målen om förnyring, etnisk och kulturell mångfald samt jämn könsfördelning allttjämt gälla. Anställningsprocessen skall för utformas så att den stödjer målen. Vid annonsering skall särskilt kvinnor och personer med annan etnisk bakgrund uppmuntras att söka.

2.2.10 Lokaler

SHK flyttade på grund av behovet att utöka personalstyrkan till nya lokaler på Teknologgatan 8 C i november 2005. Den egna kontorsytan är 451 kvadratmeter. Därtill kommer ytor om 60 kvm reception, vilorum, sammanträdesrum, serverrum, arkiv, förråd m.m. som delas med en eller två andra myndigheter. Hyresavtalet löper till och med 2011-10-31. Vid lokalvalet tog man hänsyn till närheten till allmänna kommunikationer särskilt Centralstationen samt till möjligheterna till samlokaliseringar med två andra mindre myndigheter nämligen Allmänna reklamationsnämnden och Hälso- och sjukvårdens ansvarsnämnd. Genom samlokaliseringen kan myndigheterna utnyttja vissa lokaler och funktioner gemensamt. Samarbetet kommer att utvecklas under år 2006 med inriktning på att finna flera områden där samordningsvinster kan göras. De nya lokalerna är handikappanpassade och hörselslinga har installerats i sammanträdesrummet.

2.2.11 Insatser för ökad effektivitet m.m.

Verksamhetsplan och Miljöledningssystem

Under året fastställdes verksamhetsplanen för år 2005.

I miljöledningsarbetet fastlogs under år 2005 miljöpolicy, miljömål och handlingsprogram. I samband med årsredovisningen för räkenskapsåret 2004 redovisade SHK sitt arbetsmiljöledningsarbete för 2004 för regeringen. Under 2005 har arbete pågått med att uppfylla de detaljerade miljömålen. P.g.a. nyanställningar av personal och byte av lokaler har förberedelser gjorts för en revidering av Miljöaspektregistret. Den ansvarige för miljöledningsarbetet har deltagit i möten på Naturvårdsverket och därvid lämnat förslag till verkets arbete med ett förenklat redovisningssystem för mindre myndigheter. 2005 års miljöledningsarbete kommer att redovisas efter de nya riktlinjerna senast den 1 mars 2006.

Verksamhetshandboken

Det har under senare delen av året konstaterats att revideringen av handboken kräver en större arbetsinsats än som vad planerades initialt. Arbetet har visat sig vara betydligt mer omfattande och detaljerat än vad man ursprungligen räknade med. En av haveriutredarna har därför avdelats på halvtid för att kunna slutföra arbetet under år 2006. Detta arbete kombineras med ett nödvändigt förberedelsearbete inför ICAO:s genomgång av haveriutredarverksamheten i Sverige enligt annex 13 till Chicagokonventionen. Genomgången har preliminärt aviserats till någon gång under år 2007.

Utbildning av personal

Den interna utbildningen har skett i seminarieform och bestått av föreläsningar, grupparbeten och diskussioner. Områden som har behandlats är kvalitetsarbete, säkerhetsstyrning, säkerhetskultur, rapportskrivning, formulerande av olycksorsaker och rekommendationer, mediekontakter samt offentlighet och sekretess. Därutöver har personalen genomgått en rad externa kurser och utbildningar inom sina respektive sakområden.

Interna kvalitetsuppföljningar

Inom myndigheten har under året pågått ett fortlöpande arbete med internkvalitetsuppföljning av utredningar. Uppföljningen utförs när aktuell säkerhetsmyndighet tagit ställning till rapporten och dess eventuella rekommendationer, vilket normalt sker inom sex månader efter rapportens publicerande. Vid uppföljningen har man granskat om utredningsgruppen var ändamålsenligt sammansatt, olycksplatsundersökningen utfördes med rätt omfattning, man initialt hade rätt uppfattning om olyckans komplexitet, omfattningen av utredningen var i balans med den säkerhetshöjande effekten av utredningen, man hittade rätt olycksorsaker och om rekommendationerna var formulerade så att de gav önskvärd verkan.

Arbetet har framförallt medfört en medvetenhet om hur utredningsarbetet kan göras mer effektivt och fördjupat. Arbetet kommer att fortsätta under år 2006.

2.2.12 Kostnader (tkr)

Åtterrporteringskrav

Fördelningen av de särskilda utredningskostnaderna för haveriutredningar skall redovisas, jämföras med kostnaderna under senaste treårsperioden och kommenteras. Förvaltningskostnaderna och intäkterna avseende förvaltningsdelen skall redovisas för verksamheten i dess helhet.

*Åtterrapporing:***Förvaltningskostnader**

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår- bunden	Militära	Andra	Totalt
2003	7 534	1 256	628	1 256	1 883	12 557
2004	8 343	1 391	695	1 391	2 086	13 906
2005	6 209	1 378	2 760	1 380	2 070	13 799

Förklaringen till fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan tillsynsmyndigheterna är följande. Luftfartsstyrelsen som tidigare svarat för 60 % svarar nu för 45 %, Sjöfartsverket svarar för oförändrade 10 %, Banverket som tidigare svarat för 5 % svarar nu för 20 %, Försvarmakten svarar för oförändrade 10 % och Statens räddningsverk svarar för oförändrade 15 %.

Att förvaltningskostnaderna inte ökat som budgeterat beror på att nyanställningarna som var tänkta från halvårsskiftet 2005 inte kunde genomföras då p.g.a. att beskedet om ökad ram meddelades först i mitten av oktober. En annan orsak var att flyttningen kom att ske senare än planerat p.g.a. försenad entreprenad. SHK valde att sitta kvar i de gamla lokalerna. Denna senare höjning av hyran har bidragit till att förvaltningskostnaderna är lägre än beräknat.

Särskilda utredningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår- bunden	Militära	Andra	Totalt
2003	559	369	315	550	786	2 579
2004	1 118	1 507	762	1 296	1 444	6 127
2005	1 244	1 095	1 245	1 727	1 809	7 121

Orsaker till de ändrade utredningskostnaderna år 2005 jämfört med år 2004 är följande.

Civil luftfart

Särskilda undersökningskostnader för år 2005 ligger något över motsvarande kostnad för år 2004 men i stort inom de normala svängningar som slumpmässigt kan förekomma från år till år. Kostnaderna fördelar sig till största delen på externa tekniska undersökningar, extern expertis, resor och traktamenten i samband med operativa och tekniska undersökningar.

En av de mer kostsamma undersökningarna under året avser felsökning av en helikoptermonterad turboaxelmotor vars kompressor plötsligt havererade. Undersökningen utfördes av en auktoriserad flygmotorverkstad på uppdrag av SHK och i samarbete med representanter från motortillverkaren i USA. Fler tekniska undersökningar än normalt har vidare varit nödvändigt att utföra utomlands vilket förorsakat extrakostnader, både för arbetet och personalens resor. Kostnaden för transporter och hantering av luftfartygsvrak har under året varit högre än normalt.

Civil sjöfart

Under år 2004 bedrevs undersökning i fem ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2004. År 2005 bedrevs undersökning i sex ärenden. Tre av dessa avslutades under år 2005. Kostnaderna har sjunkit under 2005. Av kostnaderna för år 2005 belöper sig ca 400 000 kr på undersökningen av kollisionen mellan torrlastfartyget Joanna och ro-ro-passagerarfärjan Stena Nautica. Undersökningen var omfattande och arbetskrävande. I SHK:s rapport i ärendet riktades kritik såväl mot rederiet som Sjöfartsinspektionen. Bl.a. det faktum att SHK tvingades granska tillsynsmyndighetens egen verksamhet ledde till att utredningen blev särskilt omfattande.

Spårbunden trafik

Under år 2004 bedrevs undersökning i sex ärenden. Tre av dessa avslutades under år 2004. Under år 2005 bedrevs undersökning i sex ärenden. Två av dessa avslutades under år 2005. Av kostnaderna för år 2005 belöper 339 tkr på ärende J 05/04. Ärendet avser en olycka den 10 september 2004 där ett regionaltåg vid en plankorsning kolliderade med en lastbil. Två personer omkom och flera personer skadades. Undersökningen

har bedrivits på bred front där såväl faktorer inom järnvägsområdet som faktorer inom vägtrafikområdet har studerats. 289 tkr belöper på ärende J 01/05. Ärendet avser urspårning med ett godståg som var lastat med klor. Tåget kunde inte stanna vid en stoppsignal utan spårade ur och hamnade i ett dike. Det uppkom inte något läckage av klor. Räddningsarbetet blev komplicerat då vagnarna fick tömmas. Tågets bromsförmåga var reducerad då bromssystemet var inställt som om vagnarna var tomma istället för lastade. 488 tkr belöper på ärende J 06/05. Ärendet avser en händelse den 16 maj då brand utbröt i en tunnelbanevagn i Rinkeby tunnelbanestation. Tåget och stationen fick utrymmas. Den aktuella vagnen blev svårt brandskadad. Ingen människa skadades allvarligt. Undersökningen är särskilt omfattande och bedrivs på bred front där faktorer, förutom fordonstekniska sådana, som tunnelsäkerhet, elsystem, säkerhetsstyrning i tunnelbanesystemet m.m. undersöks. Dessa tre mycket omfattande ärenden står för i stort sett hela den särskilda utredningskostnaden.

Militär verksamhet

Under år 2004 bedrevs undersökning i åtta ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2004. År 2005 bedrevs undersökning i nio ärenden. Tre av dessa avslutades under år 2005. Av kostnaderna belöper 729 tkr på ärende M 11/03. Undersökningen som inleddes år 2003 och ännu inte är avslutad, har pågått under hela år 2005 och varit särskilt omfattande. Det gäller en olycka med en helikopter av typen Hkp10 som i samband med en vinschövning havererade varvid sex besättningsmän omkom. 147 tkr belöper på en under året avslutad utredning, M 04/03, som avser en olycka med ambulanshelikopter av typen Hkp11 som havererade i samband med en militär övning. Vid olyckan omkom en person. 181 tkr belöper på utredning Ms-05/04 som avser en kollision mellan två stridsbåtar 90H vid Sollenkroka brygga. Dessa ärenden har stått för merparten av se särskilda utredningskostnaderna.

Annan verksamhet

Under år 2004 bedrevs undersökning i fem ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2004. År 2005 bedrevs undersökning i sex ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2005. Av utredningskostnaderna för år 2005 belöper sig knappt 400 000 kr på undersökningen av branden i Hotell Borgholm. Undersökningen är särskilt omfattande och kostnadskrävande. I undersökningen har bl.a. genomförts djupgående och omfattande prov och undersökningar av brandförlopp, brand- och rökspridning samt tester av hotellets larmanläggning, m.m. Av kostnaderna belöper 1,03 mkr på ärende 0 01/05. Ärendet avser en olycka där en svavelsyracistern vid Kemira Kemi AB:s anläggningar i Helsingborg rämnade. Cisternen innehöll 16 300 ton 96-procentig svavelsyra. Vid olyckan tömdes cisternen momentant och svavelsyran rann ut i företagets hamnbassäng och över ett markområde av ca 100 000 m² inom företagets industriområde. Ett farligt moln bildades. Ingen människa skadades emellertid allvarligt, p.g.a vidförhållandena, men de materiella skadorna blev omfattande. Dessa två ärenden svarar för största delen av de särskilda utredningskostnader 2005.

Totala förvaltnings- och utredningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2003	8 093	1 625	943	1 806	2 669	15 136
2004	9 461	2 897	1 458	2 686	3 530	20 032
2005	7 454	2 475	4 004	3 107	3 879	20 920

Statens haverikommissions årsredovisning för 2005 har beslutats den 21 februari 2006.

Stockholm 2006-02-21

Åsa Kastman Heuman
Generaldirektör

RESULTATRÄKNING

(tkr)	Not	2005	2004
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	7 115	6 177
Intäkter av bidrag		13 598	13 932
Finansiella intäkter		5	0
Summa		20 718	20 109
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	2		
	3	-12 653	-12 902
Kostnader för lokaler		-1 108	-1 021
Övriga driftkostnader	4	-6 916	-5 855
Finansiella kostnader	5	-42	-66
Avskrivningar och nedskrivningar		-201	-188
Summa		-20 920	-20 032
Verksamhetsutfall		-202	77
Årets kapitalförändring	6	-202	77

BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2005-12-31	2004-12-31
TILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	287	0
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	485	507
Summa		772	507
Fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	9	5 326	5 080
Övriga fordringar		4	4
Summa		5 330	5 084
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	10	354	275
Övriga upplupna intäkter	11	577	9
Summa		931	284
SUMMA TILLGÅNGAR		7 033	5 875
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	12	15	15
Balanserad kapitalförändring	13	-649	-726
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	6	-202	77
Summa		-836	-634
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	14	643	478
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	15	3 078	2 836
Skulder till andra myndigheter		991	1 025
Leverantörsskulder		1 400	845
Övriga skulder		536	401
Summa		6 648	5 585
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	16	867	649
Övriga förutbetalda intäkter	17	354	275
Summa		1 221	924
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		7 033	5 875

FINANSIERINGSANALYS

(tkr)	Not	2005	2004
DRIFT			
Kostnader	18	-20 719	-19 844
Finansiering av drift			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		7 115	6 177
Intäkter av bidrag		13 598	13 932
Övriga intäkter		5	0
Summa medel som tillförts för finansiering av drift		20 718	20 109
Ökning(-) av kortfristiga fordringar		-894	-1 531
Ökning(+) av kortfristiga skulder		753	1 082
KASSAFLÖDE TILL DRIFT		-142	-184
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-465	-74
Summa investeringsutgifter		-465	-74
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		358	74
- amorteringar		-193	-180
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		165	-106
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder		200	0
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-100	-180
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		-242	-364
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		-2 836	-2 472
Minskning(-) av tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		-242	-364
SUMMA FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		-242	-364
Likvida medel vid årets slut		-3 078	-2 836

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

(Belopp i tusental kronor där ej annat anges)

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

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

Efter brytdagen har fakturor överstigande 5 tkr bokförts som periodavgränsningsposter. Motsvarande beloppsgräns föregående år var 5 kr.

Upplysningar av väsentlig betydelse

Enligt regleringsbrevet finansieras förvaltningsutgifterna vid Statens Haverikommission genom att månadsvis fakturera de betalningsansvariga myndigheterna. Betalningsansvaret fördelas mellan myndigheterna enligt en förutbetstämd procentsats. Denna fördelning är förändrad enligt nytt regleringsbrev daterat 2005-10-06

	Ny fördelning	Tidigare fördelning
Luffarstyrelsen	45%	60%
Sjöfartsverket	10%	10%
Banverket	20%	5%
Försvarmakten	10%	10%
Statens Räddningsverk	15%	15%

De särskilda utredningsutgifterna, som föranleds av enskilda undersökningar, skall enligt regleringsbrevet betalas av myndigheterna enligt nedan.

Luffarstyrelsen	civila luftfartsärenden
Sjöfartsverket	civila sjöfartsärenden
Banverket	järnvägsrelaterade ärenden
Försvarmakten	militära ärende
Statens Räddningsverk	övriga ärende

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 10 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som

uppgår till lägst tre år.

Beloppsgränsen för förbättringsutgifter på annans fastighet är 50 tkr. Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod

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

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Datorer och kringutrustning
5 år	Övriga kontorsmaskiner och inredningsinventarier Elektriska apparater (inköpta from 2002) Telefonväxel (inköpt from 2002)
6 år	Förbättringsutgifter på annans fastighet
7 år	Elektriska apparater (inköpta tom 2001)
10 år	Televäxel (inköpta tom 2001)

Bärbara datorer samt dess kringutrustning kostnadsförs vid anskaffningstillfället.

Omsättningstillgångar

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

Övriga omsättningstillgångar har tagits upp till anskaffningsvärdet enligt lägsta värdets princip.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare / styrelseuppdrag

	Lön
Generaldirektör Åsa Kastman Heuman Anställd fr.o.m 1 April 2004 Vice ordförande Carnegie Stiftelsen (inget arvode utgår)	813 tkr

Anställdas sjukfrånvaro

Uppgifter om sjukfrånvaro, se sid 19 i resultatredovisningen.

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.

Sjukfrånvaro	2005	2004
Totalt	3,6	5,3
Andel 60 dagar eller mer	7,3	81,2

Sjukfrånvaro för en särskild grupp lämnas inte om antalet anställda i gruppen är högst tio eller om uppgiften kan hänföras till en enskild individ.

Noter

(tkr)

Resultaträkning

		2005	2004
Not	1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Intäkter från särskilda utredningar	7 112	6 164
	Övriga intäkter	3	13
	Summa	7 115	6 177
Not	2 Verksamhetens kostnader		
	Enligt villkor för den bidragsfinansierade verksamheten i regleringsbrevet får förvaltningskostnaderna för 2005 högst uppgå till 16 500 tkr (14 000tkr 2004)		
	Förvaltningskostnader brutto, del av verksamhetens totala kostnader	13 992	13 906
	Förvaltningsintäkter	-8	-13
	Summa	13 984	13 893
Not	3 Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	8 262	7 889
	Övriga kostnader för personal	4 391	5 013
	Summa	12 653	12 902
Not	4 Övriga driftkostnader		
	Konsultuppdrag US	2 675	2 933
	Övriga driftkostnader	4 241	2 922
	Summa	6 916	5 855
Not	5 Finansiella kostnader		
	Räntekostnader avseende räntekonto i Riksgäldskontoret	34	45
	Räntekostnader avseende lån i Riksgäldskontoret	8	12
	Övriga finansiella kostnader	0	9
	Summa	42	66
Not	6 Årets kapitalförändring		
	Periodiseringsdifferenser	-202	77
	Summa	-202	77
Balansräkning			
		2005-12-31	2004-12-31
Not	7 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
	Årets anskaffningar	292	0
	Årets avskrivningar	-5	0
	Utgående bokfört värde	287	0
		2005-12-31	2004-12-31
Not	8 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
	Ingående anskaffningsvärde	1 306	1 232
	Årets anskaffningar	173	74

	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-20	0
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-799	-611
	Årets avskrivningar	-195	-188
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	20	0
	Utgående bokfört värde	485	507
Not	9 Fordringar hos andra myndigheter		
	Fordran ingående mervärdesskatt	491	352
	Fakturering tillsynsmyndigheterna	4 835	4 728
	Summa	5 326	5 080
Not	10 Förutbetalda kostnader		
	Förutbetalda hyreskostnader	272	232
	Övriga förutbetalda kostnader	82	43
	Summa	354	275
Not	11 Övriga upplupna intäkter		
	Övriga upplupna intäkter	577	9
	Summa	577	9
Not	12 Statskapital		
	Konst från Statens Konstråd	15	15
	Summa	15	15
Not	13 Balanserad kapitalförändring		
	Periodiseringsdifferenser	-649	-726
	Summa	-649	-726
Not	14 Lån i Riksgäldskontoret		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	478	584
	Under året nyupptagna lån	358	74
	Årets amorteringar	-193	-180
	Utgående balans	643	478
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 000	1 000
Not	15 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret		
	Beviljad räntekontokredit hos Riksgäldskontoret enligt regleringsbrev	4 000	4 000
	Avgifter	1 908	1 049
	Bidrag från annan statlig myndighet	1 170	1 787
	Summa utgående skuld på räntekonto	3 078	2 836
	varav kortsiktigt likviditetsbehov	0	0

Skulden består i huvudsak av fordran på tillsynsmyndigheterna, eftersom Statens Haverikommission i efterhand fakturerat tillsynsmyndigheterna.

Saldot på räntekontot har den 31/01-05 ökat till 3 993 tkr, vilket motsvarar kommissionens kortsiktiga likviditetsbehov.

		2005-12-31	2004-12-31
Not	16 Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	632	460
	Övriga upplupna kostnader	<u>235</u>	<u>189</u>
	Summa	867	649
Not	17 Övriga förutbetalda intäkter		
	Övriga förutbetalda intäkter	<u>354</u>	<u>275</u>
	Summa	354	275
Finansieringsanalys			
		2005	2004
Not	18 Kostnader		
	Kostnader enligt resultaträkningen	20 920	20 032
	Avskrivningar	<u>-201</u>	<u>-188</u>
	Kostnader	20 719	19 844

SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2005	2004	2003	2002	2001
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 000	1 000	600	600	600
Utnyttjad	643	478	584	281	224
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Maximalt utnyttjad	3 459	3 740	2 893	2 256	2 581
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	34	45	48	48	48
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	7 115	6 177	2 542	2 201	3 395
Anslagskredit (Ej tillämplig)					
Anslag (Ej tillämplig)					
Bemyndiganden (Ej tillämplig)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	12,1	12,1	10	8,8	8,8
Medelantalet anställda (st)	12,1	12,9	11	10	9
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 709	1 635	1 489	1 332	1 417
Kapitalförändring					
Årets	-202	77	-815	576	63
Balanserad	-649	-726	88	-488	-551