

Regeringen  
Försvarsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Årsredovisning avseende räkenskapsåret 2006 för Statens haverikommission

Enligt förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisning m.m. överlämnar Statens haverikommission härmed årsredovisning avseende räkenskapsåret 2006.

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

Beslut i detta ärende har fattats av Carin Hellner, Gerd Svensson, Urban Kjellberg, Stefan Christensen, Peter Sjöquist och Agne Widholm.

På Statens haverikommissionens 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 2006**

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>VERKSAMHETENS INRIKTNING</b>	<b>5</b>
1.1	UPPGIFTER	5
1.2	VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER	5
<b>2</b>	<b>RESULTATREDOVISNING</b>	<b>6</b>
2.1	VERKSAMHET	6
2.2.	VERKSAMHETSUTVECKLING	8
2.2.1	Civil luftfart	8
2.2.2	Civil sjöfart	12
2.2.3	Spårbunden trafik	14
2.2.4	Militär verksamhet	15
2.2.5	Annan verksamhet	17
2.2.6	Internationella utredningar	19
2.2.7	Internationell verksamhet	19
2.2.8	Personal	20
2.2.9	Kompetensförsörjning	21
2.2.10	Lokaler	23
2.2.11	Insatser för ökad effektivitet m.m.	23
2.2.12	Kostnader	26
	<b>RESULTATRÄKNING</b>	<b>29</b>
	<b>BALANSRÄKNING</b>	<b>30</b>
	<b>FINANSIERINGSANALYS</b>	<b>31</b>
	<b>TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER</b>	<b>32</b>
	<b>NOTER</b>	<b>34</b>
	<b>SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER</b>	<b>37</b>

# Statens haverikommissions årsredovisning för räkenskapsåret 2006

## 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, bet. 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.

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

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.

## 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 verksamhetsområde 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.

Den nya lagstiftningen på järnvägssidan, som är en följd av säkerhetsdirektivet inom järnvägområdet, kommer att träda i kraft den 1 juni 2007. Frågor kring detta har diskuterats med Järnvägsstyrelsen. Med Luftfartsstyrelsen har frågor med anknytning till den lagändring som trädde ikraft den 1 april 2006 diskuterats. Ändringen innebär en begränsning av SHK:s obligatoriska utredningsområdet inom luftfarten. Återkommande vid mötena med säkerhetsmyndigheterna är också frågan om hur genomförandet av rekommendationer skall 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 2006 har SHK i sina undersökningar inom transportområdet lyckats fastställa orsaken till alla olyckor och tillbud, utom i ett fall, och därigenom i flertalet fall kunnat rekommendera tillsynsmyndigheterna säkerhetshöjande åtgärder. SHK får därigenom anses ha bidragit till uppfyllande av det långsiktiga delmålet för trafiksäkerheten att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

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 anholder 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 kärnkraftsinspektion (SKI) och Statens strålskyddsinstitut (SSI) hålls löpande kontakter genom möten där säkerhetsproblem m.m. diskuteras. Genom att olycksorsaken under 2006 fastställts 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
- Östergötlands Läns Brandbefälsförening
- Brandskyddsföreningen Södermanland
- Stockholms Läns Brandbefälsförening
- Redovisning av branden i Hotell Borgholm för Svenska Brandskyddsföreningen
- Kurs för utredare av olyckor i spårtrafik
- Flygchefsmöte Luftfartsstyrelsen
- Föreläsning vid Flygvapnets flygbefälsskola för Flygvapnets flygsäkerhetsofficerare
- Möte med Svensk Pilotförenings Flygsäkerhetsråd
- Möte med Svenska Flygföretagens Riksförbund

#### *Kursdeltagande*

Räddningsverkets seminarium om olycksundersökningar enligt lagen om skydd mot olyckor

Räddningsverkets utbildningsträff för brandutredare

Crew Resource Management, (CRM) Trainers Course, Swedish Network for Human Factors (HFN) i Linköping

International Society of Air Safety Investigators (ISASI) workshop i Finland

Kurs i JAR-OPS 3 i Hooftdorp

Maritime Investigation Course vid World Maritime University i Malmö

Räddningstjänstövning Mårten på Skavsta flygplats

Transport Safety Board VDR/AIS-utläsning och simulering samt materialanalys i Kanada

Integrated Safety Investigation Methodology i Kanada

Möte med Rådet för lärande från olyckor i Karlskoga

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.

#### *Återrappporteringskrav 2 och 3*

För återrappporteringen av SHK:s verksamhet har i regleringsbrevet för år 2006 angivits att den skall ske enligt följande indelning såvitt inte annat anges: civil luftfart, civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet. Återrappporteringen skall, i de fall där olycksorsaken inte kunnat fastställas, redovisa och kommentera antalet fall samt jämföra dessa under den senaste treårsperioden och kommentera utfallet. SHK skall redovisa rekommendationer som lämnats till tillsynsmyndigheterna och jämföra dessa med rekommendationer 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 i genomsnitt nio månader för civila luftfartsärenden och högst ett år för civila sjöfartsärenden, ärenden rörande spårbunden trafik och ärenden rörande annan verksamhet.

SHK skall redovisa och kommentera handläggningstiden under den senaste treårsperioden. Kommentarer skall lämnas till de fall där målet inte uppnåtts. Vidare skall redovisas hur handläggningstiden för utredningar har påverkats genom de ytterligare medel som har tillförts myndigheten.

### Återrapportering

SHK:s redovisning av verksamheten följer den anvisade indelningen. 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 delegerade ärenden, antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken fastställts. Tabell 3 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

SHK 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	2004	2005	2006
Ingående balans	27	29	24
Nyinkomna ärenden	170	127	152
Avgjorda ärenden	168	132	151
Utgående balans	29	24	25



**Tabell 2 a Inledda undersökningar**

Kategori	2004		2005		2006	
	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.	Inledda	Deleg.
Tunga fpl <sup>1</sup>	4		1		8	1
Flermotoriga lätta fpl	1		1		2	–
Enmotoriga fpl	8		7	3	4 <sup>2</sup>	2
Sjöflygplan enmotoriga	4		–		–	–
Helikoptrar	9		5		6	–
Gyroplan	–		–		–	–
Segelflygplan	1	14	1	7	1	5
Ultralätta fpl	–		3	3	–	–
Ultralätta sjöfpl	–		1		–	–
Hängglidare	–		1		–	–
Ballonger	2		3		–	–
Flygskärmar	7		4	1	–	–
<b>Summa</b>	36	14	27 <sup>3</sup>	14	21	8

**Tabell 2 b Slutrapporter**

		2004	2005	2006
Tunga fpl <sup>1</sup>	Tunga fpl	3	3	6
Flermotoriga lätta fpl	Flermotoriga lätta fpl	2	–	2
Enmotoriga fpl	Enmotoriga fpl	11	7	6
Sjöflygplan	Enmotoriga sjöfpl	4	2	–
Helikoptrar	Helikoptrar	4	8	2
	Gyroplan	–	–	–
Segelflygplan	Segelflygplan	–	2	–
Ultralätta fpl	Ultralätta fpl	2	–	3
	Ultralätta sjöfpl	1	–	–
Hängglidare	Hängglidare	–	–	–
Ballonger	Ballonger	1	2	2
Flygskärmar	Flygskärmar	8	5	2
<b>Summa</b>		36	29	23
<b>Sannolik olycksorsak fastställd</b>		35	27	22

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

<sup>2</sup> Enmotoriga flygplan; 4 inledda + 1 inledd men därefter beslut att inte utreda

<sup>3</sup> Av inledda undersökningar 2005 är ett ärende (ultralätta flygplan) avskrivet p.g.a. att planet, som sjunkit till botten i den sjö där olyckan inträffade, inte kunnat återfinnas.

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	2004	2005	2006
Ingående balans	28	27	<b>37</b>
Avgivna	21	20	<b>31</b>
Genomförda	22	6	<b>30</b>
Ej genomförda	–	4	<b>1</b>
Utgående balans	27	37	<b>37</b>

SHK följer gällande internationella bestämmelser i Chicagokonventionen ICAO Annex 13 beträffande vilka luftfartsolyckor och luftfartstillbud som skall undersökas. Chicagokonventionen gäller dock inte för andra luftfartyg än sådana för vilka luftvärdighetsbevis utfärdats. SHK:s skyldighet att utreda allvarliga olyckor eller tillbud till sådana olyckor har därför i svensk lag inskränkts fr.o.m. den 1 april 2006. SHK skall således enbart utreda allvarliga olyckor och tillbud avseende luftfartyg med en total vikt av högst 2 250 kg vilka inte skall ha luftfärdighetsbevis, om en sådan undersökning är av betydelse från säkerhets-synpunkt.

Den ökade utredningsresurs för den tunga och yrkesmässiga luftfarten som denna förändring kunde ha inneburit har i viss mån uteblivit till följd bl.a. av att en halv tjänst under delar av året varit obesatt på grund av sjukskrivning åtföljd av sjukpension.

Antalet inledda undersökningar beror till stor del på det faktiska utfallet, vad avser skador på människor, materiel och miljö, av händelser vilket slumpmässigt varierar från år till år. Totalt har SHK under året inlett undersökning av 21 olyckor och tillbud. Fördelningen av dessa har i förhållande till de senaste åren förskjutits åt fler undersökningar inom yrkesmässig flygverksamhet och färre undersökningar inom privat flygverksamhet. SHK anser att detta är en naturlig och riktig utveckling.

Inom den tunga luftfarten har åtta nya undersökningar inletts vilket är avsevärt mer än under de senaste två åren. En av dessa är ett tillbud som inträffade under inflygning till Kalmar flygplats med ett trafikflygplan av typen DHC8-Q 400 med 73 personer ombord. Ett fel i ena motorns propeller resulterade i att förarna av olika skäl var mycket nära att förlora kontrollen över flygplanet.

En annan undersökning avser den olycka som inträffade över Falsterbokanalen då vänster vinge separerade från ett av Kustbevakningens flygplan av typen Casa 212 varvid det störtade i havet och fyra besättningsmän omkom.

Totalt inleddes undersökning av 21 olyckor och tillbud och åtta undersökningar delegerades inom den icke yrkesmässiga luftfarten till berörda intresseorganisationer.

Under året har totalt 23 slutrapporter publicerats av vilka tio avser yrkesmässig luftfart.

En av dessa avser ett allvarligt tillbud som inträffade efter starten från Växjö/Kronobergs flygplats med ett flygplan av typen DHC8-Q 400 med 61 personer ombord. Kort efter lättningen förlorade förarna temporärt kontrollen över flygplanet till följd av bl.a. missförstånd beträffande autopilotens funktion. I slutrapporten lämnas en rekommendation att vid certifiering av nya flygplanstyper tillse att det finns system som varnar när autopiloten inte aktiverats efter inkopplingsförsök.

Slutrapport lämnades vidare gällande SHK:s undersökning av en s.k. buklandning på Arlanda flygplats med ett flygplan av typen Cessna 560 XLT till följd av skador på landstället. Skadorna hade sannolikt uppstått i samband med den tidigare landningen och starten vilka skedde på en mycket ojämn rullbana. Flygoperationer med denna typ av moderna mindre jetflygplan på före detta militära öststatsflygfält kan förväntas öka i framtiden. SHK har därför i utredningen lämnat bl.a. två rekommendationer till Luftfartsstyrelsen

avseende klassificering av landningsbanors ytskikt och ytjämnhet samt informationskrav om aktuell ytbeläggning i publicerad information om internationella flygplatser.

Under året publicerades också slutrapporten avseende den omfattande undersökning som utförts av en olycka som inträffade nära Häradsskär med en räddningshelikopter av typen Sikorsky S-76C. I samband med en akut ambulansflygning under mörker slog helikoptern ner i vattnet och sjönk. Besättningen, som bestod av fem personer, hamnade i vattnet och utsattes för stor fara innan de räddades. Undersökningen visar att förarna underskattade svårigheten att landa under rådande omständigheter samt att det förekommit brister i efterlevnaden av operativa procedurer. Denna typ av yrkesmässig helikopterverksamhet betraktas som en av de mest krävande, såväl tekniskt som operativt. Undersökningen har resulterat i fyra rekommendationer avseende sådan verksamhet.

Totalt lämnades sex slutrapporter avseende tung luftfart vilket är ungefär dubbelt så många som de senaste två åren. Utredningar inom den yrkesmässiga luftfarten är vanligtvis omfattande och komplicerade. De berör fler människor än utredningar inom den icke yrkesmässiga luftfarten och kräver därför större arbetsinsatser och tar längre tid. Som regel översätts 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 sannolika olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar utom en. Det fallet avser en olycka som inträffade på Optands flygplats med ett enmotorigt flygplan av typen Cessna U206G i samband med fallskärmschoppning. Kort efter starten med totalt sju personer ombord störtade flygplanet i marken och fattade eld. Fyra av de ombordvarande omkom och tre skadades allvarligt. På grund av att föraren omkom och svårigheten att göra en fullständig teknisk undersökning av flygplanet som fick omfattande brandskador har SHK inte med säkerhet kunnat fastställa olycksorsaken.

År 2005 och 2004 kunde olycksorsaken inte fastställas i två respektive en undersökning.

Undersökningarna har givit underlag för Luftfartsstyrelsens beslut om åtgärder för att förebygga liknande händelser. SHK har lämnat sammanlagt 31 rekommendationer till Luftfartsstyrelsen vilket är ca 50 % mer än under de två föregående åren. SHK följer sedan år 1998 kontinuerligt upp vilka åtgärder som vidtas av Luftfartsstyrelsen med anledning av lämnade rekommendationer. Under året har Luftfartsstyrelsen tagit beslut om att genomföra 30 lämnade rekommendationer och avstått från att genomföra en av dem. Det gällde en rekommendation i rapporten (RL 2003:33) avseende utredningen av en olycka där ett ultralätt flygplan fick motorstopp. SHK rekommenderade Luftfartsverket att ställa krav på att ultralätta flygplan, i de fall inte bränsletillförseln till motorn sker med hjälp av självtryck, skall vara försedda med dubbla oberoende bränslepumpar. Luftfartsverket har uppgivit att man inte avser att vidta någon åtgärd. SHK vidhåller sin uppfattning att rekommendationen är motiverad. Åren 2005 och 2004 fanns fyra respektive ingen rekommendation som inte genomfördes.

Den genomsnittliga handläggningstiden för undersökningar som färdigställdes under år 2006 har varit 12,5 månader och under år 2005, var den genomsnittliga handläggningstiden åtta månader och år 2004 7,8 månader.

De långa handläggningstiderna under 2006 beror till stor del på att förhållandevis många ärenden, både inkommande och avslutade, avser tung yrkesmässig luftfart som enligt vad som ovan sagts är tidskrävande. Det var också väntat att den genomsnittliga handläggningstiden för luftfartsärenden skulle öka 2006 då de mindre olyckorna efter den 1 april 2006 inte längre skulle utredas. Målet ändrades också från i genomsnitt sex månader under 2004 och 2005 till i genomsnitt nio månader under 2006. Vid halvårsskiftet hade 16 rapporter (rätteligen 15 och ett avskrivet ärende) lämnats och den genomsnittliga handläggningstiden var 13,7 månader. Under andra halvåret beräknades 15 utredningar bli fär-

diga och den genomsnittliga handläggningstiden beräknades till 10 månader. I stället slutfördes endast åtta utredningar och handläggningstiden sjönk bara till 12,5 månader. Förklaringen torde vara att det inträffade fyra större olyckor under oktober månad med många dödsfall. Detta har påverkat möjligheten att arbeta med de äldre utredningarna. Som nämnts ovan har personalstyrkan också periodvis varit decimerad under året.

SHK har under året, som ackrediterad representant enligt ICAO Annex 13, engagerats i sex nya undersökningar som leds av utländska myndigheter. Även om antalet är något lägre än normalt har dessa krävt avsevärda arbetsinsatser från utredningschefernas sida utan att detta återspeglas i SHK:s 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 stor utsträckning även under 2006 har bedrivits med externa haveriutredare och experter, dvs. personal som inte är heltidsanställd vid SHK utan har andra huvudarbetsgivare. Orsaken härtill är att utredningscheferna som anställts för att driva utredningar avseende sjöfart, spårbunden trafik och militär verksamhet anställdes under första kvartalet 2006. De är således nyanställda och ensamma inom sitt område. De kan inte ensamma driva alla utredningar varför de externa utredarna som är väl insatta i de gamla utredningarna fått fortsätta att driva en del av dessa. På grund härav har tidsramarna om nio respektive tolv månader i flera fall överskridits.

## 2.2.2 Civil sjöfart

**Tabell 1. In- och utgående balans.**

År	2004	2005	2006
Ingående balans	1	4	3
Nyinkomna ärenden	69	190	148
Avgjorda ärenden	66	191	147
Utgående balans	4	3	4

**Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter**

År	2004	2005	2006
Inledda undersökningar	4	2	3
Delegerade till SjöV	1	–	2
Avgivna slutrapporter	1	3	2
Sannolik olycksorsak	1	3	2

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	2004	2005	2006
Ingående balans	0	–	6
Avgivna	3	6	4
Genomförda	9	–	5
Ej genomförda	–	–	1
Utgående balans	–	6	4

Vid ingången av år 2006 fanns tre pågående ärenden. Under året inkom 148 nya ärenden. I tre av dessa inleddes undersökning och två ärenden delegerades till Sjöfartsinspektionen. Det stora antalet nya ärenden förklaras av att Sjöfartsinspektionen sedan hösten 2004 till SHK vidare rapporterar alla tillbud och olyckor avseende civil sjöfart som rapporteras till inspektionen.

De ärenden där undersökning inleddes är följande.

Den 1 juli 2006 kolliderade en s.k. RIB båt med ett sjömärke, en boj, varvid en person omkom. Olyckan bedömdes även som ett tillbud till en ännu allvarligare olycka.

Den 14 juli 2006 körde passagerarfartyget S:t Erik in i en kaj i Göteborg. Vid olyckan fick ett tiotal personer lättare skador. Fartygets stäv blev kraftigt intryckt.

Den 2 november 2006 förliste handelsfartyget Finnbirch på internationellt vatten mellan Öland och Gotland. Vid olyckan omkom två besättningsmän medan 12 kunde räddas. Räddningsoperationen var mycket svår pga. dels kraftig sjöhävning, dels att fartyget hade mycket stor slagsida innan det slutligen sjönk. Utredningen innehåller en mängd frågekomplex bl.a. rörande fartygets lastning och stabilitet m.m. samt frågor kring såväl räddningsoperationen som fartygets egen räddningsutrustning.

Under året lämnades slutrapport i två ärenden.

Den första rapporten avser en olycka den 24 november 2004 då passagerarfärjan Casino Express i hårt väder gick på grund utanför Umeå. Fartyget sprang läck och maskinrummet vattenfylldes delvis. 39 passagerare och 10 besättningsmän fick evakueras från fartyget. Utredningstiden var 21 månader. Utredningstiden förklaras till en del av utredningens omfattning. Den huvudsakliga orsaken är emellertid att samtliga utredare, och under viss tid även ordföranden i kommissionen, varit knutna till SHK som extra personal och således haft också andra arbeten att ta hänsyn till.

Den andra rapporten avser fartyget Titus som i mycket hårt väder under en resa mellan Rotterdam och Köpenhamn fick en lastförskjutning som orsakade skador på fartyget. Den långa utredningstiden, 22 månader, förklaras av hög arbetsbelastning hos de externa utredarna.

Handläggningstiden för de tre rapporter som lämnades under 2005 var 19 månader och 1 dag, 16 månader och 24 dagar och 22 månader och 3 dagar. Handläggningstiden för den rapport som lämnades 2004 var 17 månader och 26 dagar.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar åren 2006, 2005 och 2004.

Under år 2006 lämnades fyra rekommendationer (ingående balans var sex). Fem rekommendationer genomfördes under året. En rekommendation genomfördes inte. Det gällde en rekommendation i rapporten (RS 2005:03) avseende utredningen av en kollision den 16 februari 2004 mellan passagerarfärjan Stena Nautica och torrlastfartyget Joanna där SHK rekommenderade Sjöfartsverket att utarbeta metoder för att kunna värdera dels ett rederis säkerhetskultur, dels i hur hög grad kulturen har implementerats och genomsyrar företaget. Sjöfartsverket har uppgivit att man inte avser att följa rekommendationen. SHK

vidhåller sin uppfattning att rekommendationen är motiverad. Åren 2005 och 2004 lämnades sex respektive tre rekommendationer och ingen respektive nio rekommendationer genomfördes. År 2005 och 2004 fanns ingen ej genomförd rekommendation.

### 2.2.3 Spårbunden trafik

**Tabell 1. In- och utgående balans.**

År	2004	2005	2006
Ingående balans	4	3	4
Nyinkomna ärenden	5	12	13
Avgjorda ärenden	6	11	11
Utgående balans	3	4	6

**Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.**

År	2004	2005	2006
Inledda undersökningar	2	3	3
Delegerade till JVS	–	–	–
Avgivna slutrapporter	2	2	1
Sannolik olycksorsak	2	2	1

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	2004	2005	2006
Ingående balans	–	16	2
Avgivna	16	3	5
Genomförda	–	17	7
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	16	2	–

Vid ingången av år 2006 fanns fyra pågående ärenden inom området spårbunden trafik (spårtrafik). Under året inkom 13 ärenden. I tre av dessa inleddes undersökning.

Av de fyra undersökningar som pågick vid årets början var tre av mer omfattande karaktär, särskilt gäller detta undersökningen kring branden i ett tunneltåg vid Rinkeby tunnelbanestation i maj 2005.

Den första under år 2006 inledda undersökningen avser ett tillbud den 19 januari 2006 då ett pendeltåg skulle backas tillbaka till Västerhaninge station pga. ett förmodat tekniskt fel. Den sista tvåvagnsenheten, som alltså gick främst innan tåget vände tillbaka till stationen, visade sig ha lossnat från de övriga vagnarna och kom några minuter efter de övriga vagnarna helt okontrollerat rullande in på Västerhaninge station. Ingen människa skadades. Undersökningen omfattar såväl tekniska som operativa och regelverksmässiga förhållanden.

Den andra undersökningen avser urspårning av en timmerlastad vagn i ett godståg mellan Vikingstad och Linköping på kvällen den 29 mars 2006. Timmervagnen välte mot det bredvidliggande spåret så att lasten av timmer hamnade på detta. Innan lokföraren i mörkret hann kontrollera vad som hänt och via trafikledningen stoppa trafiken på det bredvid-

liggande spåret kom ett resandetåg och körde in i timret. Motorvagnen spårade ur och två timmerstockar trängde in i fordonet. Sju personer fördes till sjukhus. Dock skadades ingen allvarligt. Urspårningen berodde på att en hjulaxel brustit efter varmgång i ett axellager.

Den tredje undersökningen avser en kollision den 22 september 2006 i samband med växling av ett lok i Hallsberg. Föraren av loket hade lämnat detta för att kontrollera ett uppkommet fel när loket satte sig i rörelse mot de uppställningsspår för lok som fanns i närheten. Föraren hoppade upp på loket och försökte bromsa, men lyckades inte undvika en sammanstötning med uppställda lok. Vid olyckan skadades föraren och inblandade lok fick omfattande skador.

En rapport har lämnats beträffande kollisionen mellan ett resandetåg, Kustpilen, och en lastbil i Nosaby utanför Kristianstad i september 2004. Olyckan orsakades av att lastbilen, som befann sig mitt på plankorsningen när bommarna fälldes, inte direkt kördes ut ur korsningsområdet utan blev påkörd av tåget som kom i hög hastighet. Två personer omkom, fyra skadades allvarligt och 44 personer skadades lindrigt. Utredningstiden, 20 månader, förklaras framför allt av att de två tillgängliga utredarna varit engagerade i flera andra parallella utredningar.

Genom att tillgängliga utredare fått bedriva flera omfattande och komplicerade ärenden parallellt under åren 2005 och 2006 har förseningar uppkommit. Under 2006 drabbades den tekniska utredningschefen inom spårtrafikområdet dessutom av allvarlig sjukdom och kunde inte tjänstgöra under drygt 3 månader. Han var också hårt belastad i sitt ordinarie arbete. Under hösten 2006 genomfördes en upphandling av konsulter med generalistkunskaper inom spårtrafikområdet för att bistå vid undersökningar. Rekrytering av ytterligare fast personal pågår och kan slutföras inom kort.

Utredningstiden för de två ärenden som avslutades 2005 var 18 respektive 13 månader. Utredningstiden för de två ärenden som avslutades 2004 var 21 respektive 18 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga utredningar 2006, 2005 och 2004.

Under 2006 lämnades fem rekommendationer (ingående balans var två) under året genomfördes sju rekommendationer. Motsvarande siffra för åren 2005 och 2004 var tre respektive sexton avgivna rekommendationer och 17 respektive ingen genomförd rekommendation. Åren 2006, 2005 och 2004 fanns ingen ej genomförd rekommendation.

## 2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	2004	2005	2006
Ingående balans	6	7	5
Nyinkomna ärenden	9	10	11
Avgjorda ärenden	8	12	10
Utgående balans	7	5	6

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	2004	2005	2006
Inledda undersökningar	1	2	2
Delegerade till FM	2	1	1
Avgivna slutrapporter	1	3	1
Sannolik olycksorsak	1	3	1

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	2004	2005	2006
Ingående balans	1	6	<b>34</b>
Avgivna	6	28 <sup>1</sup>	<b>5</b>
Genomförda	1	–	<b>6</b>
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	6	34	<b>33</b>

<sup>1</sup> Felaktigt angavs förra året 26 avgivna. Det skall vara 28. Utgående balans för 2005 skall således vara 34.

Vid ingången av år 2006 fanns fem pågående ärenden. Under året inkom elva nya ärenden. I två av dessa inleddes undersökning och ett ärende delegerades till Försvarsmakten.

De ärenden där undersökning inleddes är följande.

Den 11 oktober 2006 inträffade ett tillbud till allvarlig olycka i Bottenviken vid automatkanonskjutning från en Jas 39, från det tjeckiska flygvapnet, mot mål draget av en Lear 35. Denna drog ett skjutmål på ca 600 meters avstånd och ett reservmål på ca 15 meters avstånd. Skjutningen skedde mot reservmålet.

Den 24 oktober 2006 sjönk, under transport av manskap, en stridsbåt 90 H utanför Utö. Samtliga, 17 personer, ombord lämnade fartyget och hamnade i vattnet. Alla räddades. Ingen skadades allvarligt.

Under året lämnades slutrapport i ett ärende.

Rapporten avser en olycka den 13 juni 2004 då två stridsbåtar, 90 H, kolliderade vid Sollenkroka i Stockholms skärgård. Båtarna var på återfärd från en övning. Två värnpliktiga soldater omkom. Utredningstiden var 21,5 månader. Den långa utredningstiden berodde delvis på att den av SjöI anvisade operative experten, som var bosatt i Göteborg, under hösten 2004 fick allt svårare att avsätta tid för arbetet med utredningen på grund av sjukdom i familjen. I början av 2005 kunde han inte närvara vid möten i Stockholm och ett haverisammanträde fick inställas. Det var svårt att få annan operativ experthjälp från SjöI men SHK fick biträde av en teknisk expert med djupa kunskaper på föreskriftsområdet. Andra omständigheter som bidrog till den långa utredningstiden var att i arbetet med att utröna varför olyckan hänt hade SHK svårt att få fram uppgifter om hur stridsbåtsverksamheten styrs och leds samt vad utbildningen omfattar och hur den bedrivs. Regelverket var komplext, inte fullständigt och ibland motstridigt. Utredningen krävde också en omfattande insats av SHK:s expert på samverkan människa – teknik – organisation (MTO-expert).

Handläggningstiderna för de tre rapporter som lämnades 2005 var 23, 33 och 20 månader. Handläggningstiden för den rapport som lämnades 2004 var 18 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga undersökningar åren 2006, 2005 och 2004.

Under år 2006 lämnades fem rekommendationer (ingående balans var 34). Sex rekommendationer genomfördes under året. Motsvarande siffror för åren 2005 och 2004 var 28 respektive sex lämnade rekommendationer och ingen respektive en genomförd rekommendation. Åren 2006, 2005 och 2004 fanns ingen ej genomförd rekommendation.



## 2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	2004	2005	2006
Ingående balans	2	4	5
Nyinkomna ärenden	9	12	10
Avgjorda ärenden	7	11	9
Utgående balans	4	5	6

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	2004	2005	2006
Inledda undersökningar	3	2	4
Delegerade till annan	1	–	–
Avgivna slutrapporter	1	1	3
Sannolik olycksorsak	1	1	3

Tabell 3. Rekommendationer

År	2004	2005	2006
Ingående balans	8	13	5
Avgivna	15	5	16
Genomförda	10	13	9
Ej genomförda	–	–	–
Utgående balans	13	5	12

Vid ingången av år 2006 fanns fem pågående ärenden inom kategorin annan verksamhet.

Under året inkom tio ärenden. Undersökning inleddes i fyra av dessa.

Den 27 januari 2006 körde en turistbuss med 51 personer ombord av väg E18/E20 vid Högsjön väster om Arboga. Bussen välte och kom slutligen att kanna på taket nedanför den vägslänt som fanns på platsen. Vid olyckan trycktes busstaket in. Nio personer omkom och ytterligare nio skadades mycket allvarligt. Övriga 33 personer i bussen åsamkades skador av olika svårighetsgrad. 25 personer låg sammanlagt 242 dygn på sjukhus. På grund av att bussen dels låg på taket, dels var mycket deformerad blev räddningsoperationen komplicerad och långdragen. Den sista levande passageraren togs ut ur vraket ca 3,5 tim efter kraschen.

Den 15 juli 2006 inträffade en olycka med bergbanan på Lisebergs nöjesfält i Göteborg. Under uppfärd lossnade ett vagnsätt från den kedja med vilken vagnarna dras till toppen. Eftersom den bromsanordning som skulle förhindra att vagnarna i sådant fall skulle åka bakåt var defekt, rusade vagnarna okontrollerat tillbaka ner till av- och påstigningsplatsen och kolliderade med bakomvarande vagnar där avstigning just pågick. Sammanlagt var 36 personer inblandade i olyckan, varav 21 fördes till sjukhus med lindriga skador. Lyckliga omständigheter ledde till att ingen person åsamkades allvarliga skador.

Den 18 oktober 2006 exploderade en bufferttank innehållande ca 100 m<sup>3</sup> oxygen vid AGA:s luftgasfabrik i Oxelösund. Vid explosionen spreds fragment och större delar över ett stort område. Ingen människa skadades allvarligt vid explosionen, men det uppkom omfattande materiella skador på dels luftgasfabriken, dels vissa omkringliggande byggnad-

der. Preliminära undersökningsresultat visar att explosionen orsakades av att det aktuella tryckkärlet hade utmattningssprickor av mycket stor omfattning.

Den 20 december 2006 inträffade ett mycket omfattande jordskred vid Småröd söder om Munkedal i Bohuslän. Ett stort antal trafikanter körde ned i raset och ett tåg riskerade att spåra ur. Dock skadades ingen person allvarligt. Väg E6 och Bohusbanan totalförstördes på en sträcka av ca 300 m.

Under året lämnades slutrapport i tre ärenden. Den första rapporten avsåg en kollision den 19 oktober 2004 mellan en lastbil och två personbilar på väg E65 mellan Oxie och Svedala. Vid olyckan omkom fem personer. Lastbilen körde åt fel håll på den östgående körbanan på motorvägen. Olyckan orsakades av att lastbilschaufförens förmåga att på ett säkert sätt framföra fordonet var kraftigt nedsatt av en hög alkoholhalt i blodet och en hög trötthetsnivå. Utredningstiden uppgick till 20 månader.

Den andra rapporten avsåg en olycka den 27 juli 2004 med linbanan vid fjället Nuolja i Abisko. Vid olyckan lossnade en linklämma som normalt håller fast stolen vid linan. En stol med två passagerare gled baklänges på linan och kolliderade med den bakomvarande stolen som också hade två passagerare. En person omkom och en annan skadades allvarligt. Ytterligare två personer fick lindrigare skador.

Olyckan orsakades av brister i dels företagets arbete med riskbedömning av arbetet samt utbildning och instruktioner för den personal som arbetade vid linbanan, dels myndigheternas tillsynsverksamhet. En bidragande orsak till olyckan var att tillsynsverksamheten av linbanor för persontransport är uppdelad på flera myndigheter och att återkommande besiktningar inte har ett helhetsperspektiv på verksamheten.

Räddningsinsatsen som följde tog orimligt lång tid. Sammanlagt tog det 5–5,5 timmar, innan de skadade anlände med helikopter till sjukhus. Merparten av den tiden gick åt för att få ner de skadade från fjället till dalstationen. Utredningen tog 22 månader att slutföra.

Slutligen lämnades en rapport om en brand i hotell Borgholms lokaler i Borgholm den 9 april 2004 i vilken två personer omkom och sammanlagt fem personer skadades.

Brandorsaken har inte kunnat fastställas. Orsaken till att de båda gästerna omkom finns att finna i att hotellets brandskydd var otillräckligt och att det saknades nödvändig beredskap för åtgärder i samband med brand. Ofullständigt utförd myndighetstillsyn och bristande uppföljning av denna hade medfört att befintliga brister och fel i brandskyddet kunnat kvarstå utan att bli åtgärdade. Utrymningslarmet i hotellet var också behäftat med ett fel som innebar att det slutade att larma efter några signaler under ett kritiskt skede av branden. När larmet åter startade efter några minuter hade branden utvecklats så att täta brandgaser hindrade utrymning längs de normala utrymningsvägarna. Utredningen tog 32 månader.

De långa utredningstiderna förklaras dels av att de aktuella ärendena innehöll ett stort antal såväl komplicerade som omfattande frågekomplex som skulle undersökas, dels av att utredningspersonalen tvingats bedriva flera utredningar parallellt, vilket lett till förseningar.

Utredningstiden för det ärende som avslutades år 2005 var 22 månader och för det ärende som avslutades år 2004 var 13 månader.

Olycksorsaken har kunnat fastställas i samtliga utredningar 2006, 2005 och 2004.

Under 2006 lämnades 16 rekommendationer (ingående balans var fem). Under året genomfördes nio rekommendationer. Motsvarande siffror för 2005 och 2004 var fem respektive 15 avgivna rekommendationer och 13 respektive tio genomförda rekommendationer. Åren 2006, 2005 och 2004 fanns ingen ej genomförd rekommendation.

## 2.2.6 Internationella utredningar

### Antal ärenden som utreds av annan stat med svenskt deltagande

År	2005	2006
Ingående balans	25	21
Nyinkomna ärenden	10	10
Avgjorda ärenden	14	5
Utgående balans	21	26

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 totalt 10 ärenden. En accrediterad representant utsågs i sex luftfartsärenden. I ett sjöfartsärende deltar SHK i en utredning som leds av den danska haveriutredarmyndigheten.

## 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 2006 deltagit i följande internationella konferenser och möten:

- European Aviation Safety seminar i Athen
- Flight Safety Foundation Safety seminar i Paris
- Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF), i Panama
- European Rail Association (ERA) möte med EU:s haverikommissioner, i januari i Lille
- European Rail Association (ERA) möte med EU:s haverikommissioner, i december i Lille
- Nordic Rail Accident Investigators (NRAI), i Stockholm
- Nordic Rail Accident Investigators (NRAI), i Norge
- International Transportation Safety Association (ITSA) möte, i Canberra Australien
- Nordic AIG meeting i Danmark
- European Maritime Safety Agency (EMSA), Network of Technical Experts i Bryssel
- European Marine Accident Investigators International Forum (EMAIF) i Malta

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 skall undersökas.

SHK deltar i CTG CMAI som är en expertgrupp i sjöolycksutredning under EMSA. Gruppen träffas 2 gånger per år och arbetar med samarbetsfrågor, informationsutbyte och hjälp till medlemsländerna i fråga om haveriutredning. Bland de viktigare frågor som behandlats under året är upphandling av teknisk support och utbildning för medlemsländerna

i utläsning av VDR (färdskrivare). Likaså pågår framtagande av en gemensam utbildningsstandard och gemensamma utredningsmetoder, liksom utarbetande av förslag till en europeisk hållning i IMO i förhållande till olycksutredningskoden som för närvarande är under omarbetning. Deltagandet i gruppen finansieras av EMSA.

Inom ERA byggs f.n. ett nätverk med deltagare från ERA:s säkerhetsenhet och medlemsstaternas haverikommissioner. Nätverket hade sitt första möte 2005 och kan sägas ha kommit i arbete under 2006, bl.a. med ett antal arbetsgrupper som t.ex. har till uppgift att ta fram gemensamma bedömningsgrunder för hur allvarlig en olycka skall anses vara och hur rekommendationer arbetas fram etc. ERA anordnar möten 2–3 ggr/år i Lille och förutom aktuella frågor ingår ett visst mått av erfarenhetsåterföring från de länder som redan tidigare haft en oberoende haverikommission. Sverige har t.ex. informerat om hur olycksutredningar hanteras gentemot polis och åklagare och hur rågångarna mellan den juridiska prövningen och våra säkerhetsutredningar säkerställs.

Alla rapporter som berör yrkesmässig flygverksamhet eller berör utländskt registrerade luftfartyg eller ärenden på andra områden som har internationellt intresse översätts till engelska. Flera av SHK:s rapporter har förekommit i nationella och internationella tidskrifter.

Samtliga SHK:s rapporter läggs ut på webbplatsen [www.havkom.se](http://www.havkom.se) och avnämarna hämtar också rapporterna därifrån i stor omfattning. Detta medför positiva effekter 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. Under 2006 har en ny funktion tillkommit som visar vilka utredningar som pågår.

## 2.2.8 Personal

### *Organisation m.m.*

Antalet anställda vid utgången av år 2006 var 19 personer; en generaldirektör tillika haveriutredare, 13 haveriutredare varav tre på deltid, tre kanslisters, en personalrådgivare och en arkivarie (anställd i en annan myndighet) på deltid. En administrativ assistent har under året arbetat på en tidsbegränsad anställning på deltid. Utöver fast personal anlitas haveriutredare på arvodesbasis vid behov.

Medelåldern på haveriutredare var vid årsskiftet 53 år och på administrativ personal 51 år.

Sex av haveriutredarna är kvinnor och åtta män. Bland administrativ personal är fem kvinnor och en man.

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 tre utredare varav en på deltid (40%) har domarerfarenhet.

På området civilt flyg finns fyra utredare, varav två arbetar på halvtid. Två av dem har flygteknisk kompetens och två har flygoperativ kompetens. På området militära ärenden finns en utredare med flygoperativ och nautisk kompetens.

En utredare har kompetens inom befolknings- och räddningstjänst och två utredare inom området samspelet människa–teknik–organisation (MTO). På området civil sjöfart finns en utredare med operativ kompetens och inom spårbunden trafik en med operativ kompetens. Flertalet utredare har också allmän teknisk sakkunskap

På arvodesbasis anlätades två utredare för militära ärenden, tre utredare för sjöfart, en 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.

### *Övrigt*

Diskussionsunderlag för utvecklingssamtal har tagits fram under året och har använts som stöd i de individuella samtal som har genomförts med generaldirektören.

Nya lönekriterier har tagits fram i samråd med personalen. Kriterierna används som bedömningsunderlag i årets lönerevision.

Planen för arbetsmiljöarbetet har reviderats.

1 ½ timme i veckan av arbetstiden har kunnat användas till motion och ett bidrag på 2200 kr/år har givits till motionsaktiviteter. Personalen har ställt upp med ett lag i årets Bellmanstafett. Personalen har tillgång till frukt som mellanmål.

## **2.2.9 Kompetensförsörjning**

### *Mål*

Jämställdhet och mångfald

Inom ramen för sin kompetensförsörjning skall SHK främja mångfald och jämställdhet, t.ex. genom att verka för en jämn könsfördelning.

### *Åtterrapporering*

Enligt regleringsbrevet skall SHK redovisa det arbete som bedrivs för att motverka olika former av diskriminering på grund av kön, etnisk eller religiös tillhörighet eller sexuell läggning. Redovisningen skall innehålla en särskild beskrivning av hur myndigheten omsatt existerande erfarenheter och kunskaper i praktisk handling och hur myndigheten levt upp till sina egna målsättningar avseende jämställdhet och sexuella trakasserier.

Under året har tre haveriutredare nyrekryterats. Vid annonseringen upplyses sökanden om att SHK arbetar för ökad mångfald och jämn könsfördelning, och att SHK därför särskilt välkomnar kvinnliga sökanden och sökanden med annan etnisk bakgrund än den svenska. Inom de yrkesgrupper som SHK rekryterar finns det ytterst få kvinnliga sökanden eller sökande av annat etniskt ursprung. En kvinnlig utredare har anställts.

SHK har reviderat sin jämställdhets- och mångfaldsplan och fastställt en plan som innebär att den som är arbetsökande hos SHK, anställd, intressent i någon haveriutredning eller av annan anledning kommer i kontakt med myndigheten och dess personal, skall, oberoende av kön, sexuell läggning, religion eller etnisk tillhörighet inte behandlas sämre eller annorlunda än någon annan i en jämförbar situation. Inga anmälningar om diskriminering har gjorts under året.

I syfte att medvetandegöra vad diskriminering innebär inbjöd SHK tillsammans med de samlokaliserade myndigheterna ARN och HSAN, HomO för en föreläsning för all personal om direkt och indirekt diskriminering.

### *Jämställdhetsintegrering inom SHK*

Mål 1. Alla anställda vid SHK skall ha goda kunskaper om vad jämställdhet innebär och om de jämställdhetspolitiska frågorna inom verksamhetsområdet.

Mål 2. Jämställdhetsaspekterna skall integreras i verksamheten.

Indikator för mål ett uppges vara antal medarbetare som genomgått utbildning om jämställdhet och jämställdhetsintegrering under 2005.

Indikator för mål två uppges vara antalet utredningsrapporter i vilka det redovisats jämställdhetsbedömningar.

SHK:s mål är att alla anställda har kännedom om de nationella jämställdhetsmålen och vad jämställdhetsintegrering innebär i SHK:s verksamhet. Alla anställda har under 2005 och 2006 deltagit i grundutbildning i jämställdhetsintegrering anordnad av Jämstöd. Fem nyanställda deltog under 2006.

I SHK:s rapportmallar har en särskild rubrik om jämställdhet införts. Eventuella jämställdhetsaspekter skall behandlas särskilt.

I sex utredningar har jämställdhetsbedömning gjorts och kommenterats.

I ett fall har jämställdhetsaspekter påverkat de rekommendationer som lämnats.

Därmed anses målen till stor del ha uppnåtts.

### *Mål för 2006*

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.

Mål för år 2006 var att anpassa personalstyrkan till de krav som en utvidgad verksamhet kommer att ställa samt att om möjligt uppnå en jämnare könsfördelning och främja etnisk mångfald.

Upphandlingen av experttjänster skulle slutföras under året. Målet var att – inom upphandlingens ram – även bland experterna uppnå en jämn könsfördelning och att främja etnisk mångfald.

Introduktionsutbildningen är ett viktigt verktyg för att ge nyanställda bra start i verksamheten. Under året skulle introduktionsplanen ytterligare förbättras.

Kompetensutvecklingsplaner skulle göras upp för varje anställd med konkreta mål angivna såväl på kort som på lång sikt. Innehållet i den fortbildning som erbjuds skulle vara anpassad till individen men också till den utveckling som sker inom respektive sakkunskapsområde och de behov SHK har.

### *Åtterrporteringskrav*

En redovisning av de åtgärder som har vidtagits i syfte att säkerställa att kompetens finns för att nå verksamhetens mål skall lämnas. I redovisningen skall det ingå en analys och en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till att nå verksamhetens mål.

### *Åtterrportering*

Rekrytering av haveriutredare för militär verksamhet, för sjöfart och för området räddningstjänst mm. slutfördes under året. En av de nyanställda var kvinna.

Upphandling av experter med teknisk och operativ kompetens inom området spårbunden trafik, med läkarkompetens inom akut- och katastrofmedicin samt dykeri och naval-

medicin samt med MTO-kompetens har genomförts. Fyra läkare kontrakterades och en av dessa är en kvinna. Av fem MTO-experter är två kvinnor.

Statligt ramavtal avseende översättare har träffats.

Introduktionsplanen för nyanställda har förbättrats. Arbetet med individuella kompetensutvecklingsplaner har påbörjats och fortsätter under 2007.

De vidtagna åtgärderna får sammantagna anses ha bidragit till att verksamhetens mål i stor utsträckning uppnåtts.

### *Mål för 2007*

Rekrytering av en administrativ chef och ytterligare utredare inom spårbunden trafik och sjöfart planeras.

Stora krav ställs på utbildning av främst de nyanställda haveriutredarna som måste få utbildning bl.a. i haveriutredningsmetodik. Alla utredare måste fortlöpande utveckla sin sakkunskap på sitt ämnesområde och individuella insatser skall planeras för varje utredare. En särskild resurs skall avdelas för att planera utvecklingsinsatser inom kvalitets- och kompetensfrågor.

SHK skall tillsammans med de två andra myndigheterna med vilka SHK är samlokaliserad söka lösningar för att minska sårbarheten och öka kompetensen och effektiviteten i den administrativa stödverksamheten. Myndigheterna delar redan nu på en arkivarie och en personalrådgivare och genomför gemensamma informations- och utbildningsinsatser. SHK och en av myndigheterna anlitar samma växel-service och datasupport.

## **2.2.10 Lokaler**

SHKs lokaler sedan november 2005 är belägna i samma fastighet som två andra mindre myndigheters kontorslokaler. SHK:s egna lokaler utgörs av 477 kvadratmeter kontorsyta (26 m<sup>2</sup> ytterligare kontorsyta har tillkommit) och av 60 kvadratmeter som delas med de andra myndigheterna (reception, vilorum, sammanträdesrum, serverrum, arkiv, förråd m.m.) Samlokaliseringen har gjort det möjligt för myndigheterna att utnyttja vissa funktioner gemensamt. De nya lokalerna är handikappanpassade, dvs, tillgängliga för rullstolsbundna personer och utrustade med hörselslinga i det gemensamma sammanträdesrummet.

Städning av såväl egna kontorslokaler som gemensamma utrymmen har upphandlats gemensamt. Gemensam receptionist anlitas. Bevakningstjänsten samordnas och har avropats gemensamt från det statliga ramavtalet. Gemensamma brand- och utrymningsövningar planeras.

## **2.2.11 Insatser för ökad effektivitet m.m.**

### *Åtterrporteringskrav*

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

### *Åtterrportering*

SHK har tillsammans med Kammarkollegiet, som anlitas av SHK för myndighetens redovisning m.m., sökt finna lämpliga resultatindikatorer som inte redan tidigare använts och försökt att fastställa nyckeltal eller dylikt för att mäta myndighetens effektivitet. Det har

emellertid visat sig att svårigheterna är betydande och i årsredovisningen för 2006 väljer därför SHK att på annat sätt visa att myndighetens verksamhet bedrivs effektivt och med god hushållning. SHK redovisar också vad som görs för att öka effektiviteten och förbättra hushållningen framöver. Arbetet med att förbättra redovisningen i dessa avseenden fortsätter under 2007. Den administrativa chef som anställts fr.o.m. den 1 mars 2007 har särskild kompetens på detta område och kommer att ansvara för detta utvecklingsarbete.

De resultatindikatorer som använts tidigare är 1) i hur många utredningar fastslås olycksorsaken och 2) i hur många fall följs rekommendationerna av tillsynsmyndigheterna. Av tabellerna i avsnitt 2.2.1–2.2.5 framgår att myndighetens arbete i dessa avseenden – som också måste ses som myndighetens viktigaste uppgifter – är både effektivt och stabilt.

Om man använder handläggningstiderna som en indikator på effektiviteten blir resultatet sämre (se texten i avsnitten 2.2.1–2.2.5). SHK redogjorde i 2006 års delårsrapport för att då det gällde sjöfart, spårbunden trafik, och andra olyckor, dvs. de områden som SHK började utreda 1990 – utan att någon personalförstärkning erhöles – har utredningstiderna hela tiden varit betydligt längre än de som satts upp som mål. Beträffande dessa olyckor kan man knappast tala om någon konstant försämring i fråga om utredningstider. Handläggningstiderna har varierat både uppåt och nedåt under åren, beroende på de olyckor som utretts. SHK har identifierat den främsta orsaken till dessa olyckors långa utredningstider, nämligen att de genomförs av utredare och experter som inte är fast anställda i Haverikommissionen. Denna uppfattning har tidigare framförts och accepterats. Medel har erhållits för nyanställningar. Rekrytering av fast anställda utredare har påbörjats under 2006 och kommer att fortsätta 2007. Det är ännu för tidigt att se avgörande resultat av dessa rekryteringar. De första rekryteringarna gjordes första kvartalet 2006 och det tar tid för de nyanställda att forma verksamheten på dessa områden som inte tidigare bedrivits inom SHK:s fasta organisation.

Då det gäller flygolyckorna har handläggningstiderna förlängts något 2006, vilket dock var väntat, då uppdraget att utreda mindre olyckor togs bort fr.o.m. den 1 april 2006. Kvarvarande olyckor fick då en längre genomsnittlig utredningstid som mål. Tiden ändrades till i genomsnitt 9 månader från i genomsnitt 6 månader. Inte heller det nya målet uppnåddes, vilket kan bero på att det inträffade fyra allvarliga olyckor i oktober månad som fick till följd att arbetet i pågående utredningar avstannade under återstoden av 2006 (se vidare under avsnitt 2.2.1).

Då det gäller huruvida SHK bedrivs med god hushållning kan nämnas att myndigheten alltid med god marginal håller sig inom den anvisade ramen och de två senaste åren långt under på grund bl.a. av att tänkta anställningar ännu inte hade hunnit genomföras. Anvisade medel används således inte utan att nyttan för myndigheten övervägs noga i varje situation. SHK har också i samband med att myndigheten behövde större lokaler inlett ett samarbete med två andra mindre myndigheter. Detta samarbete gäller delade lokaler, delad personal och delad service (se vidare under avsnitten 2.2.8–2.2.10). Detta har medfört att kostnaderna för såväl lokaler, personal, vissa konsultinsatser, viss service samt vissa utbildningsinsatser blivit lägre. Slutligen kan nämnas den upphandling av experter på tre olika områden som genomförts under året. Tidigare har myndigheten inte upphandlat experter under åberopande av att det inte går att förutse vilka experter som behövs och när sedan olyckorna väl inträffat hinns någon upphandling inte med. För drygt två år sedan beslöt emellertid SHK att upphandla de experter som används återkommande i större utsträckning. På så sätt finns färdiga avtal med en rad experter som sedan avropas när behov av just deras expertkompetens uppstår. Under 2006 har teknisk och operativ kompetens inom området spårbunden trafik, olika slags läkarkompetens och MTO-kompetens upphandlats.

Då det gäller arbetet med att förbättra effektiviteten och främst då handläggningstiderna kan också förutom nyrekryteringar nämnas att SHK:s organisation och arbetsmiljö liksom



de administrativa processerna har analyserats av externa konsulter under hösten 2006. Arbetet med att genomföra de förslag som lämnats har påbörjats och fortsätter under första halvåret 2007. En ny organisation med tre avdelningar kommer att införas. Myndigheten har blivit för stor för den organisation man hittills arbetat i. Olika utbildningsinsatser kommer att genomföras. Arbetsmetoder kommer att ses över och dokumenteras, en funktion för kvalitetssäkring av alla myndighetens processer kommer att inrättas m.m. (se vidare nedan).

Då det gäller det fortsatta arbetet för en god hushållning med myndighetens resurser kan nämnas att det finns ytterligare samordningsvinster att göra i samarbetet med de två andra myndigheterna och att arbetet med upphandling av expertkompetens fortsätter.

### *Övriga åtgärder för ökad effektivitet*

#### a) Verksamhetshandböcker

Verksamhetshandbok avseende civil flyghändelse fastställdes den 12 juni 2006. Arbetet med att ta fram materialet till handboken har kombinerats med förberedelsearbetet inför ICAO:s genomgång av haveriutredarverksamheten i Sverige enligt annex 13 till Chicago-konventionen. Denna kommer att äga rum i oktober 2008. SHK har för avsikt att efter mönster av andra länder genomföra en provaudit i början av 2008. Arbetet pågår med att sammanställa verksamhetshandböcker också för de andra verksamhetsområdena och dessa skall fastställas under år 2007. Handboken på sjöfartsområdet är i det närmaste färdig att fastställa. Inom området civil sjöfart har, på motsvarande sätt som på flygsidan, framtagandet av handboken skett parallellt med förberedelsearbetet inför en frivillig audit som Sverige anmält sig till. Den genomförs den 22–29 januari 2007.

#### b) Utbildning av personal

Personalutbildning har under året handlat om att introducera nyanställda och tyngdpunkten på kompetensutveckling har varit på haveriutredningsmetodik genom att delta i arbetet hos andra haverikommissioner samt genom utbildning. Flera utredare och ordföranden deltog också i en nordisk flyghaveriutredarworkshop under en vecka i Helsingfors. Därutöver har utredarna genomgått en rad externa kurser och seminarier på respektive sakområde.

#### c) Interna kvalitetsuppföljningar

Det fortlöpande arbetet med internkvalitetsuppföljningar har fortsatt under år 2006. 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, om olycksplatsundersökningen utfördes med rätt omfattning, om man initialt hade rätt uppfattning om olyckans komplexitet, om omfattningen av utredningen var i balans med den säkerhetshöjande effekten av utredningen, om man hittade rätt olycksorsaker och om rekommendationerna var formulerade så att de gav önskvärd verkan. Ett trettiotal kvalitetsuppföljningar har gjorts under år 2006. Ett särskilt seminarium för analys av resultaten och revidering av processbeskrivningar till följd av gjorda erfarenheter är planerat till början av år 2007.

### *Verksamhetsplan och Miljöledningssystem*

Under året fastställdes verksamhetsplan för år 2006.

2005 års miljöledningsarbete redovisades för regeringen efter de nya riktlinjerna den 24 februari 2006.

I miljöledningsarbetet 2006 fastslogs detaljerade miljömål och handlingsprogram för 2006.

Under 2006 har arbete pågått för att uppfylla de detaljerade miljömålen. Arbetet kommer att fortsätta under 2007.

P.g.a. nyanställningar av personal och byte av lokaler gjordes också en revidering av myndighetens Miljöaspektregister.

SHK arrangerade även en grundläggande miljöutbildning som genomfördes tillsammans med ARN och HSAN.

## 2.2.12 Kostnader (tkr)

### *Åtterrporteringskrav*

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

### *Åtterrportering*

#### Förvaltningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
<b>2004</b>	8 343	1 391	695	1 391	2 086	<b>13 906</b>
<b>2005</b>	<b>6 209</b>	<b>1 378</b>	<b>2 760</b>	<b>1 380</b>	<b>2 070</b>	<b>13 799</b>
<b>2006</b>	<b>8 960</b>	<b>1 991</b>	<b>3 982</b>	<b>1 991</b>	<b>2 987</b>	<b>19 912</b>

Förklaringen till fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan tillsynsmyndigheterna är följande. Luftfartsstyrelsen som tidigare svarat för 60 % svarar nu (från 2005) för 45 %, Sjöfartsverket svarar för oförändrade 10 %, Banverket som tidigare svarat för 5 % svarar nu (från 2005) för 20 %, Försvarsmakten svarar för oförändrade 10 % och Statens räddningsverk svarar för oförändrade 15 %.

Ökningen av förvaltningskostnaderna beror i huvudsak på ökade kostnader som en följd av de nyanställningar som gjorts under året och som sammanhänger dels med att myndighetens verksamhet ökat, dels att den i större utsträckning sköts av fast anställd personal. Ytterligare förklaring till kostnadsökningen är ökade kostnader för myndighetens nya lokaler och ökade kostnader för konsulter p.g.a. att myndighetens verksamhet ökat.

Att förvaltningskostnaderna inte ökat som budgeterat beror på att nyanställningarna inte kunde genomföras förrän en bit in på året och på att en medarbetare sjukpensionerats på deltid under året. Vidare har någon tjänst varit obesatt under del av året. Att dessa nyanställningar inte kunnat genomföras fullt ut som tänkt har också inverkat på att handläggningstiderna ännu inte sjunkit.

**Särskilda utredningskostnader**

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår- bunden	Militära	Andra	Totalt
<b>2004</b>	1 118	1 507	762	1 296	1 444	<b>6 127</b>
<b>2005</b>	<b>1 244</b>	<b>1 095</b>	<b>1 245</b>	<b>1 727</b>	<b>1 809</b>	<b>7 121</b>
<b>2006</b>	<b>1 350</b>	<b>925</b>	<b>1 666</b>	<b>1 896</b>	<b>1 802</b>	<b>7 639</b>

Orsaker till de ändrade utredningskostnaderna år 2006 jämfört med år 2005 är följande.

*Civil luftfart*

Särskilda undersökningskostnader för år 2006 ligger något över motsvarande kostnad för år 2005 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 mest kostsamma undersökningarna under året avser olyckan i Falsterbo då ett CASA-plan från Kustbevakningen tappade ena vingen med ett dödshaveri som följd. Vingbrottet orsakades av materialutmattning längs ett nitförband. Undersökningen av det spanskstillverkade flygplanet har hittills varit mycket omfattande, med materialanalyser och undersökningar utomlands. Ett mycket stort antal experter, bl.a. metallurger och hållfasthetsanalytiker, har hyrts in av SHK för att bistå utredningen. Utredningen kommer på grund av sin komplexitet att kräva fortsatt stora arbetsinsatser under kommande verksamhetsår.

*Civil sjöfart*

Under år 2005 bedrevs undersökning i sex ärenden. Tre av dessa avslutades under år 2005. År 2006 bedrevs undersökning i sex ärenden. Två av dessa avslutades under år 2006. Kostnaderna har sjunkit under år 2006.

Av kostnaderna för år 2006 belöper ca 460 700 kr på undersökningen av en olycka den 24 november 2004 då passagerarfärjan Casino Express i hårt väder gick på grund utanför Umeå med 67 personer ombord. Utredningen som var relativt omfattande slutfördes den 31 augusti 2006. Ordföranden var anställd i SHK från mitten av maj. I övrigt bedrevs utredningen i sin helhet (fem personer) med externa resurser.

*Spårbunden trafik*

Under år 2005 bedrevs undersökning i sex ärenden. Två av dessa avslutades under år 2005. Under år 2006 bedrevs undersökning i sju ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2006. Av kostnaderna för år 2006 belöper ca 435 140 kr på ett ärende som avser en händelse den 28 februari 2005 då ett godståg som var lastat med klor spårade ur. Tåget kunde inte stanna vid en stoppsignal och hamnade i ett dike. Det uppkom inte något läckage av klor. Räddningsarbetet blev komplicerat då vagnarna fick tömmas på platsen. Tågets bromsförmåga var reducerad då bromssystemet var inställt som om vagnarna var tomma istället för lastade. För att få en uppfattning bl.a. om de krafter och energier som energiupptagande buffertar, skyddsplåtar och tankar utsatts för vid olyckan har SHK låtit utföra en teknisk utredning. Denna utredning har stått för den övervägande delen av kostnaderna.

Ca 390 000 kr belöper på ett ärende som 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 for-

donstekniska, som tunnelsäkerhet, elsystem, säkerhetsstyrning i tunnelbanesystemet m.m. undersöks.

### *Militär verksamhet*

Under år 2005 bedrevs undersökning i nio ärenden. Tre av dessa avslutades under 2005. Under år 2006 bedrevs undersökning i sju ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2006. Av kostnaderna belöper ca 966 600 kr på undersökning av en olycka med en helikopter av typen Hkp10 som i samband med en vinschövning havererade varvid sex besättningsmän omkom. Utredningen som letts av två externa haveriutredare och som inleddes år 2003 pågick under hela år 2006 och har bl.a. krävt omfattande tekniska undersökningar. Någon olycksorsak har inte kunnat fastställas.

Drygt 498 000 kr avser en helikopteryolycka utanför Ronneby den 1 november 2005. Helikoptern skadades allvarligt men gynnsamma omständigheter ledde till att ingen människa kom till allvarlig skada. Utredningen omfattar såväl tekniska som operativa frågor. Inom ramen för utredningen genomförs bl.a. dels en mycket noggrann analys av hur helikoptern fungerat rent tekniskt, dels en mycket omfattande genomlysning av säkerhetsstyrningssystemen såväl inom Forsvarsmaktens högkvarter som inom Helikopterflottiljen.

### *Annan verksamhet*

Under år 2005 bedrevs undersökning i sex ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2005. Under år 2006 bedrevs undersökning i nio ärenden. Tre av dessa avslutades under år 2006. Av kostnaderna belöper ca 548 000 kr på undersökning av 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 m<sup>2</sup> inom företagets industriområde. Ett farligt moln bildades. Ingen människa skadades emellertid allvarligt, p.g.a. vindförhållandena, men de materiella skadorna blev omfattande.

Drygt 395 000 kr avser en olycka med en tankbil och tre personbilar den 21 november 2005. Vid olyckan fattade tankbilen eld varvid utvecklades en sådan värme att den motorvägsbro på vilken olyckan inträffade riskerade att förstöras. Vid olyckan omkom tankbilens föraren medan de tre personerna i de tre inblandade personbilarna undkom med lindriga skador. I utredningen har genomförts omfattande analyser av olycksförloppet, tankbilens konstruktion och dynamiska förhållanden samt analyser av själva tankens konstruktion och hållfasthet.

### **Totala förvaltnings- och utredningskostnader**

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
<b>2004</b>	9 461	2 897	1 458	2 686	3 530	<b>20 032</b>
<b>2005</b>	7 454	2 475	4 004	3 107	3 879	<b>20 920</b>
<b>2006</b>	10 310	2 916	5 648	3 887	4 789	<b>27 550</b>

Statens haverikommissions årsredovisning för 2006 har beslutats den 21 februari 2007.

Stockholm 2007-02-21

Åsa Kastman Heuman  
Generaldirektör

## RESULTATRÄKNING

(tkr)	Not	2006	2005
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	7 682	7 115
Intäkter av bidrag		19 190	13 598
Finansiella intäkter		12	5
<b>Summa</b>		<b>26 884</b>	<b>20 718</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	2	-17 198	-12 653
Kostnader för lokaler		-1 521	-1 108
Övriga driftkostnader	3	-8 463	-6 916
Finansiella kostnader	4	-96	-42
Avskrivningar och nedskrivningar		-272	-201
<b>Summa</b>		<b>-27 550</b>	<b>-20 920</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>-666</b>	<b>-202</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>	5	<b>-666</b>	<b>-202</b>

## BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2006-12-31	2005-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	6	41	0
<b>Summa</b>		<b>41</b>	<b>0</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	292	287
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	454	485
<b>Summa</b>		<b>746</b>	<b>772</b>
<b>Fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	9	6 876	5 326
Övriga fordringar		4	4
<b>Summa</b>		<b>6 880</b>	<b>5 330</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	10	367	354
Upplupna bidragsintäkter		13	0
Övriga upplupna intäkter		25	577
<b>Summa</b>		<b>405</b>	<b>931</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>8 072</b>	<b>7 033</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Statskapital	11	30	15
Balanserad kapitalförändring	12	-851	-649
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	5	-666	-202
<b>Summa</b>		<b>-1 487</b>	<b>-836</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	13	756	643
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	14	4 312	3 078
Skulder till andra myndigheter		1 060	991
Leverantörsskulder		1 117	1 400
Övriga skulder		374	536
<b>Summa</b>		<b>7 619</b>	<b>6 648</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	15	1 573	867
Övriga förutbetalda intäkter	16	367	354
<b>Summa</b>		<b>1 940</b>	<b>1 221</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>8 072</b>	<b>7 033</b>

## FINANSIERINGSANALYS

(tkr)	Not	2006	2005
<b>DRIFT</b>			
Kostnader	17	-27 278	-20 719
<b>Finansiering av drift</b>			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		7 682	7 115
Intäkter av bidrag		19 190	13 598
Övriga intäkter		12	5
<b>Summa medel som tillförts för finansiering av drift</b>		<b>26 884</b>	<b>20 718</b>
Ökning (-) av kortfristiga fordringar		-1 024	-894
Ökning (+) av kortfristiga skulder		543	753
<b>KASSAFLÖDE TILL DRIFT</b>		<b>-875</b>	<b>-142</b>
<b>INVESTERINGAR</b>			
Investeringar i materiella tillgångar		-244	-465
Investeringar i immateriella tillgångar		-43	0
<b>Summa investeringsutgifter</b>		<b>-287</b>	<b>-465</b>
<b>Finansiering av investeringar</b>			
Lån från Riksgäldskontoret		379	358
- amorteringar		-266	-193
Ökning av statskapital med medel som erhållits från/tillförts statsbudgeten		15	0
<b>Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar</b>		<b>128</b>	<b>165</b>
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder		-200	200
<b>KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR</b>		<b>-359</b>	<b>-100</b>
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>		<b>-1 234</b>	<b>-242</b>
<b>SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>			
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>-3 078</b>	<b>-2 836</b>
Minskning (-) av tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		-1 234	-242
<b>SUMMA FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>		<b>-1 234</b>	<b>-242</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>-4 312</b>	<b>-3 078</b>

## TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

(Belopp i tusental kronor där ej annat anges. Summeringsdifferenser kan förekomma pga. avrundningar)

### 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.

#### Upplysningar av väsentlig betydelse

Enligt regleringsbrevet finansieras förvaltningsutgifterna vid Statens haverikommission genom att månadsvis fakturera de betalningsansvariga myndigheterna. Förvaltningskostnaderna får under budgetåret 2006 högst uppgå till 21 270 tkr. Förvaltningskostnaderna har under året uppgått till 19 912 tkr. Betalningsansvaret fördelas mellan myndigheterna enligt en förutbetstämd procentsats.

	Fördelning
Luffartsstyrelsen	45%
Sjöfartsverket	10%
Banverket	20%
Försvarmakten	10%
Statens räddningsverk	15%

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

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



## Värderingsprinciper

### Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas förvärvade licenser och rättigheter samt 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	Dataprogram, 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

---

Generaldirektör Åsa Kastman Heuman

Lön

Anställd fr.o.m. 1 april 2004

945 tkr

Vice ordförande Carnegie Stiftelsen fram till sommaren 2006 (inget arvode utgår)

Deltar i Rådet för lärande från olyckor fr.o.m. 13 oktober (ersättning utgår med 950 kr per sammanträde som man är närvarande)

---

## 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.

Sjukfrånvaro	2006	2005
Totalt	4,9	3,6
Andel 60 dagar eller mer	25,1	7,3

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

	2006	2005
<b>Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
Intäkter av särskilda utredningar	7 678	7 112
Övriga intäkter	4	3
<b>Summa</b>	<b>7 682</b>	<b>7 115</b>
<b>Not 2 Kostnader för personal</b>		
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	10 597	8 262
Övriga kostnader för personal	6 601	4 391
<b>Summa</b>	<b>17 198</b>	<b>12 653</b>
<b>Not 3 Övriga driftkostnader</b>		
Konsultuppdrag US	3 987	2 675
Konsultuppdrag IS	1 199	690
Övriga driftskostnader	3 277	3 551
<b>Summa</b>	<b>8 463</b>	<b>6 916</b>
<b>Not 4 Finansiella kostnader</b>		
Räntekostnader avseende räntekonto i Riksgäldskontoret	62	34
Räntekostnader avseende lån i Riksgäldskontoret	16	8
Övriga finansiella kostnader	18	0
<b>Summa</b>	<b>96</b>	<b>42</b>
<b>Not 5 Årets kapitalförändring</b>		
Periodiseringsdifferenser	-666	-202
<b>Summa</b>	<b>-666</b>	<b>-202</b>

### Balansräkning

2006-12-31                      2005-12-31

<b>Not 6</b>	<b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>		
	Årets anskaffningar	43	0
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>43</b>	<b>0</b>
	Årets avskrivningar	-2	0
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>41</b>	<b>0</b>
<b>Not 7</b>	<b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	292	0
	Årets anskaffningar	166	292
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>458</b>	<b>292</b>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-5	0
	Årets avskrivningar	-54	-5
	Korrigerig tvistefaktura 2005	-107	0
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-166</b>	<b>-5</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>292</b>	<b>287</b>
		<b>2006-12-31</b>	<b>2005-12-31</b>
<b>Not 8</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	1 459	1 306
	Årets anskaffningar	185	173
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-20
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 644</b>	<b>1 459</b>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-974	-799
	Årets avskrivningar	-216	-195
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	20
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 190</b>	<b>-974</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>454</b>	<b>485</b>
<b>Not 9</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>		
	Fordran ingående mervärdesskatt	469	491
	Kundfordringar	29	0
	Fakturerig tillsynsmyndigheterna	6 378	4 835
	<b>Summa</b>	<b>6 876</b>	<b>5 326</b>
<b>Not 10</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>		
	Förutbetalda hyreskostnader	318	272
	Övriga förutbetalda kostnader	49	82
	<b>Summa</b>	<b>367</b>	<b>354</b>
<b>Not 11</b>	<b>Statskapital</b>		
	Ingående balans	15	15
	Årets anskaffning av anläggningstillgångar	15	0
	<b>Utgående balans</b>	<b>30</b>	<b>15</b>
<b>Not 12</b>	<b>Balanserad kapitalförändring</b>		
	Periodiseringsdifferenser	-851	-649
	<b>Summa</b>	<b>-851</b>	<b>-649</b>
<b>Not 13</b>	<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	643	478
	Under året nyupptagna lån	379	358

	Årets amorteringar	-266	-193
	<b>Utgående balans</b>	<b>756</b>	<b>643</b>
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 000	1 000
<b>Not 14</b>	<b>Räntekontokredit i Riksgäldskontoret</b>		
	Beviljad räntekontokredit hos Riksgäldskontoret enligt regleringsbrev	5 000	4 000
	Avgifter	1 854	1 908
	Bidrag från annan statlig myndighet	2 458	1 170
	<b>Summa utgående skuld på räntekonto</b>	<b>4 312</b>	<b>3 078</b>
	varav kortsiktigt likviditetsbehov	0	0
	Skulden består i huvudsak av fordran på tillsynsmyndigheterna, eftersom Statens Haverikommission i efterhand fakturerar tillsynsmyndigheterna. Saldot på räntekontot har den 31/1-07 ökat till 5 026 tkr, vilket motsvarar kommissionens kortsiktiga likviditetsbehov.		
		<b>2006-12-31</b>	<b>2005-12-31</b>
<b>Not 15</b>	<b>Upplupna kostnader</b>		
	Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 225	632
	Övriga upplupna kostnader	348	235
	<b>Summa</b>	<b>1 573</b>	<b>867</b>
<b>Not 16</b>	<b>Övriga förutbetalda intäkter</b>		
	Övriga förutbetalda intäkter	367	354
	<b>Summa</b>	<b>367</b>	<b>354</b>
	<b>Finansieringsanalys</b>		
		<b>2006</b>	<b>2005</b>
<b>Not 17</b>	<b>Kostnader</b>		
	Kostnader enligt resultaträkningen	27 550	20 920
	Avskrivningar	-272	-201
	<b>Kostnader</b>	<b>27 278</b>	<b>20 719</b>

## SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2006	2005	2004	2003	2002
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 000	1 000	1 000	600	600
Utnyttjad	756	643	478	584	281
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	5 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Maximalt utnyttjad	4 865	3 459	3 740	2 893	2 256
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	62	34	45	48	48
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	7 682	7 115	6 177	2 542	2 201
<b>Anslagskredit (Ej tillämplig)</b>					
<b>Anslag (Ej tillämplig)</b>					
<b>Bemyndiganden (Ej tillämplig)</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	17,0	12,1	12,1	10,0	8,8
Medelantalet anställda (st)	18,0	12,1	12,9	11,0	10,0
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	1 599*	1 709	1 635	1 489	1 332
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	-666	-202	77	-815	-576
Balanserad	-851	-649	-726	88	-488

\*Av den totala driftskostnaden per årsarbetskraft på 1 599 tkr avser 1 150 tkr SHK:s förvaltningskostnader och 449 tkr kostnad för de särskilda utredningarna. Då de särskilda utredningskostnaderna styrs av de olika utredningarna som görs varierar dessa ofta mycket mellan åren.

