



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

# ÅRSREDOVISNING

## RÄKENSKAPSÅRET 2003

---

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

<i>Postadress/Postal address</i>	<i>Besöksadress/Visitors</i>	<i>Telefon/Phone</i>	<i>Fax/Facsimile</i>	<i>E-mail Internet</i>
P.O. Box 12538	Wennerbergsgatan 10	<u>Nat 08-441 38 20</u>	<u>Nat 08 441 38 21</u>	info@havkom.se
SE-102 29 Stockholm Sweden	Stockholm	Int +46 8 441 38 20	Int +46 8 441 38 21	www.havkom.se

# Statens haverikommissionens årsredovisning för räkenskapsåret 2003

## 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 GENERELLA VERKSAMHETSMÅL

För återrapporteringen av SHK:s verksamhet har angivits att den skall ske enligt en indelning i de fem verksamhetsgrenarna civil luftfart, civil sjöfart, järnvägstrafik, militär verksamhet och annan verksamhet. Redovisningen följer denna indelning med undantag för att beteckningen spårbunden trafik används istället för järnvägstrafik i syfte att täcka in även spårvägstrafik.

Regeringen har i regleringsbrevet för år 2003 för politikområdet Transportpolitik angivit målet att SHK:s verksamhet skall bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare skall SHK inom verksamhetsområdet "Forskning och analys" kontinuerligt förbättra kunskapen om transportsektorn med syfte att effektivt närma sig de transportpolitiska målen.

Målet för verksamhetsgrenen "haveriutredningar" är att SHK med sin verksamhet främst 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. För detta mål anges följande.

#### *Återrapporteringskrav:*

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 två möten under året med respektive säkerhetsmyndighet. Vid dessa möten har diskuterats säkerhetsproblem av olika slag, gemensamma utbildningsbehov, EU-frågor och andra rättsliga spörsmål av betydelse för att uppnå en säkrare trafik. Sålunda har med Luftfartsinspektionen diskuterats hur genomförandet av SHK:s rekommendationer kan effektiviseras samt hur ändrade regler i lagen om undersökning av olyckor skulle kunna prioritera resurserna till de utredningar som har störst betydelse för allmänhetens säkerhet. Med Sjöfartsinspektionen har under året träffats överenskommelse om ökad information till SHK om tillbud till allvarliga olyckor. I överläggningarna med Järnvägsinspektionen har EU:s s.k. säkerhetsdirektiv och förväntade förändringar av utredningsskyldighetens omfattning stått i focus. Med Försvarsmakten har diskuterats hur behovet av utbildning för haveriutredare kan tillgodoses samt frågor om undersökning av haverier eller tillbud med militära flygplan eller fartyg som befinner sig utomlands. Samarbete har under året etablerats med Vägtrafikinspektionen.

Vad gäller främjandet av säkerheten inom andra samhällssektorer än transportsektorn är de rekommendationer som SHK ger till säkerhetsmyndigheterna av särskild betydelse. SHK anholder, i samband med slutrapporten över en olycka alternativt tillbud, om svar inom sex månader och följer noggrant upp hur säkerhetsmyndigheten behandlar rekommendationerna. Det är relativt vanligt att det förs en dialog med SHK om hur syftet med en rekommendation på bästa sätt kan tillvaratas. När det gäller uppföljningen kan nämnas att SHK vid en särskild genomgång med Räddningsverket utvärderat hur SHK:s rekommendationer efter utredningen om diskoteksbranden RO 2001:02 i Göteborg genomförts, rekommendationer som bl.a. syftat till ökad brandsäkerhet i samlingslokaler. Vidare har SHK

inlett samarbete med Strålskyddsinstitutet och med Kärnkraftsinspektionen i syfte att säkerställa kontakter och ändamålsenliga rutiner för det fall att SHK blir involverad i utredning av olycka eller tillbud inom dessa myndigheters tillsynsområden.

SHK:s haveriutredare har undervisat om höjd säkerhet i följande sammanhang:

En av de tekniska haveriutredarna har varit instruktör vid den av Southern California Safety Institute genomförda kursen i Accident Prevention and Investigation i Prag i april 2003.

Vidare har SHKs haveriutredare medverkat i en lång rad sammanhang där sammankomsten och diskussionen fokuserat på säkerhetsaspekter. Följande urval kan nämnas:

- Brand- och räddningsskolan, Arlanda
- Brand- och räddningstjänsten, F 17
- MRCC i Göteborg
- Arlandapolisen
- Frivilliga Flygkåren, Västerås
- SAS flygklubb
- Högre räddningstjänstkurs i Revinge
- Dykeririksdagen för civil vattendykning
- Marinens årsmöte avseende verksamhetssäkerhet

Under år 2001 och 2002 har SHK i sina undersökningar inom transportområdet lyckats fastställa orsaken till samtliga olyckor och tillbud. Under 2003 har SHK fastställt orsaken i alla fall utom i ett 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. Många av rekommendationerna bygger på analyser och resultat som också är tillämpliga utanför transportsektorn, t.ex. på arbetslivets område eller i fritidssektorn. SHK:s verksamhet har därmed främjat säkerheten också inom andra samhällssektorer.

## 2.2 HAVERIUTREDNINGARNA

### *Mål och återrapporteringskrav*

För haveriutredningarna anges i regleringsbrevet att antalet inkomna och avgjorda ärenden respektive antalet inledda och avslutade undersökningar skall redovisas. För utredningsarbetet uppställs målet att olycksorsaken skall fastställas i varje undersökning. Återrapporteringen skall redovisa de fall där olycksorsaken inte kunnat fastställas och innehålla en jämförelse över den senaste treårsperioden jämte kommentarer. Vidare har uppställts målet att SHK skall ge sådana synpunkter och rekommendationer till tillsynsmyndigheterna att framtida olyckor och tillbud till olyckor förebyggs. Återrapportering skall begäras från respektive tillsynsmyndighet om i vilken utsträckning åtgärder har vidtagits i enlighet med rekommendationerna. Andelen rekommendationer genomförda av tillsynsmyndigheterna skall redovisas och jämföras över den senaste treårsperioden. Andelen icke genomförda rekommendationer skall kommenteras. Kommentarer skall lämnas till de fall då rekommendationerna inte genomförts och SHK inte delar tillsynsmyndighetens uppfattning.

### *Återrapportering*

SHK har valt att fullgöra återrapporteringen genom att först redovisa statistik från varje verksamhetsgren avseende de tre senaste åren och därefter för varje verksamhetsgren kommentera olycksorsaker, rekommendationer och andra förhållanden av intresse för målens uppfyllande.

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

SHK vill i sammanhanget peka på att tillbud inte särredovisas från och med år 1999. Anledningen är främst att det ofta är en slump om en händelse får sådana konsekvenser att den enligt lagstiftningen skall bedömas som olycka eller tillbud. I många fall finns det vid en mindre olycka också omständigheter som gör att det samtidigt är fråga om ett 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. Fr.o.m. år 2001 redovisas rekommendationerna 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 resp. början.

En rekommendation anses vara genomförd om syftet med rekommendationen har fyllts även om säkerhetsmyndigheten har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK anvisat. Att rekommendationen inte genomförs innebär att säkerhetsmyndigheten har tagit slutlig ställning och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av rekommendationen.

### 2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ing. balans	Nyinkomna	Avgjorda	Utg. balans
2001	24	85	93	16
2002	16	101	83	34
2003	34	137	144	27

Tabell 2 a Inledda undersökningar

År	År	2001	2002	2003
Tunga fpl <sup>1</sup>	Tunga fpl	6	9	5
Flermotoriga lätta fpl	Flermotoriga lätta fpl	1	2	1
Enmotoriga fpl	Enmotoriga fpl	18	8	12
Sjöflygplan	Enmotoriga sjöfpl	2	1	2
Helikoptrar	Helikoptrar	7	4	3
	Gyroplan	2	0	0
Segelflygplan	Segelflygplan	0	1	0
Ultralätta fpl	Ultralätta fpl	6	9	6
	Ultralätta sjöfpl	1	1	2
Hängglidare	Hängglidare	1	2	1
Ballonger	Ballonger	1	1	0
Flygskärmar	Flygskärmar	1	6	11
<b>Summa</b>		<b>46</b>	<b>44</b>	<b>43</b>

Tabell 2 b Slutrapporter

År	År	2001	2002	2003
Tunga fpl	Tunga fpl	6	3	9
Flermotoriga lätta fpl	Flermotoriga lätta fpl	1	0	2
Enmotoriga fpl	Enmotoriga fpl	17	9	9
Sjöflygplan	Enmotoriga sjöfpl	5	0	1
Helikoptrar	Helikoptrar	10	4	3
	Gyroplan	0	1	0
Segelflygplan	Segelflygplan	0	0	1
Ultralätta fpl	Ultralätta fpl	7	7	7
	Ultralätta sjöfpl	1	0	3
Hängglidare	Hängglidare	1	0	3
Ballonger	Ballonger	1	0	1
Flygskärmar	Flygskärmar	2	2	11
<b>Summa</b>		<b>51</b>	<b>26</b>	<b>50</b>
<b>Sannolik olycksorsak fastställd</b>		<b>51</b>	<b>26</b>	<b>50</b>

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

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	Ingående balans	Avgivna	Genom-förda	Ej genom-förda	Utgående Balans
2001	22	18	17	1	22
2002	22	14	8	–	28
2003	28	30	30	–	28

## 2.2.2 Civil sjöfart

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

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2001	0	0	0	0
2002	0	4	2	2
2003	2	3	4	1

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

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2001	0	0	0
2002	2	0	0
2003	1	2	1

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	Ingående balans	Avgivna	Genom-förda	Ej genom-förda	Utgående balans
2001	–	–	–	–	–
2002	–	–	–	–	–
2003	0	7	1	–	6

## 2.2.3 Spårbunden trafik

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

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2001	0	1	0	1
2002	1	7	6	2
2003	2	10	8	4

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

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2001	1	0	0
2002	2	1	1
2003	3	1	1

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	Ingående balans	Avgivna	Genomförda	Ej genomförda	Utgående balans
2001	12	–	10	–	2
2002	2	6	2	–	6
2003	6	4	10	–	–

## 2.2.4 Militär verksamhet

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

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2001	2	3	3	2
2002	2	4	5	1
2003	1	13	8	6

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

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2001	0	0	0
2002	1	2	2
2003	6	1	1

**Tabell 3. Rekommendationer**

År	Avgivna	Genomförda	Genomförs ej	Öppna
2001	0	0	0	0
2002	21	21	0	0
2003	1	0	0	1



## 2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2001	4	2	5	1
2002	1	7	7	1
2003	1	8	7	2

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2001	1	4	4
2002	1	1	1
2003	2	1	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	Ingående balans	Avgivna	Genom-förda	Ej genom-förda	Utgående balans
2001	1	28	1	–	28
2002	28	–	2	–	26
2003	26	5	23	–	8

## 2.3 VERKSAMHETSUTVECKLING

### 2.3.1 Prestationer

#### *Civil luftfart*

SHK följer gällande internationella anvisningar i ICAO Annex 13 vid beslut om vilka luftfartsolyckor och luftfartstillbud som skall undersökas. Detta gör att antalet inledda undersökningar till stor del beror på det faktiska utfallet av händelser, någonting som slumpmässigt varierar från år till år. En trend inom internationell haveriutredningsverksamhet är att utreda även vissa tillbud som kanske inte är kvalificerande enligt Annex 13 men som bedöms vara särskilt intressanta ur flygsäkerhetssynpunkt. Bakgrunden är att det många gånger kan vara slumpen som avgör om en händelse utvecklar sig till ett harmlöst tillbud eller till en katastrof men att båda alternativen kan innehålla samma mängd värdefull information för flygsäkerhetsarbetet.

Inom den tunga luftfarten har SHK under året slutfört åtta utredningar av allvarliga tillbud. Tre av dessa har behandlat kollisionstillbud på Stockholm/Arlanda flygplats och resulterat i flera rekommendationer till Luftfartsverket. Risken för kollision på större flygplatser anses i dag som ett globalt flygsäkerhetsproblem där åtgärder måste vidtagas för att förbättra situationen. Fyra tillbud har gällt olika typer av separationsunderskridanden i luften och ett tillbud gällde en avåkning på Arvidsjaur flygplats med ett flygplan av typ BAe 146 som opererade för Lufthansa. Under året har tre nya utredningar av tillbud med tung luftfart inletts. Ett av dessa avser en avåkning med ett svenskt charterflygplan på

Londonderry Airport på Irland som SHK blivit ombedd att utreda av den engelska haverikommissionen AAIB.

Tre utredningar av olyckor i yrkesmässig helikopterverksamhet, samtliga i samband med utbildning, har slutförts under året och tre nya utredningar har inletts. En av dessa avser en ambulanshelikopter som i samband med landning vid Universitetssjukhuset i Linköping ”blåste” omkull en kvinna som skadades allvarligt.

Beträffande den icke yrkesmässiga luftfarten har utfallet, både vad gäller avgivna rapporter som inkomna nya ärenden, varit tämligen normalt. Förutom vad gäller olyckor med flygskärmar har utfallet med allvarliga personskador generellt sett varit lågt. Undersökning av okomplicerade luftfartsolyckor inom privatflyget redovisas i allmänhet i förkortade rapporter. Under året avlämnades 50 slutrapporter varav 35 som förkortade rapporter.

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

SHK har lämnat sammanlagt 30 rekommendationer till Luftfartsverket vilket är nästan dubbelt så många som normalt. Många av dessa har utarbetats i samband med utredningar av allvarliga tillbud inom den yrkesmässiga luftfarten. SHK begär fr.o.m. år 1998 kontinuerligt in rapporter från Luftfartsverket om vilka åtgärder som vidtas med anledning av rekommendationerna. Generellt kan konstateras att följsamheten är god. Det är endast i något enstaka fall som en rekommendation inte genomförts.

Någon tidsutdräkt vid inledningen av en undersökning förekommer normalt inte. Den genomsnittliga handläggningstiden för rapporter som färdigställdes under år 2003 var 8,2 månader vilket är högre än målet, 6 månader, som fastställts av regeringen. Den genomsnittliga handläggningstiden för rapporter som avlämnades under år 2002 var 6,7 månader och för de rapporter som avlämnades under år 2001 knappt 6 månader.

En viktig anledning till den något längre genomsnittliga handläggningstiden under år 2003 har varit att personalomsättningen de senaste två åren varit onormalt hög. Mycket tid har ägnats åt inläring av ny personal och överlämning av ärenden. Flera ärenden, som normalt skulle ha avslutats under år 2002, kom av denna anledning att avslutas under år 2003.

En annan anledning till detta är att det under året färdigställdes ett större antal utredningar inom den yrkesmässiga luftfarten än normalt. Som nämnts tidigare är sådana undersökningar betydligt mer omfattande och komplicerade samt berör fler människor än utredningar inom privatflyget. Dessa utredningar kräver därför större arbetsinsatser och tar längre tid. 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 vilka skall beaktas.

Bidragande orsak till att handläggningstiderna överstigit 6 månadersgränsen har också varit att SHK under året infört nya rutiner i avsikt att höja slutrapporternas kvalitet. Detta har gjort administrativa rutiner för framtagningen av slutrapporterna mer komplicerade och tidskrävande. Efter en viss inkörningstid bör handläggningstiderna, även med de nya kvalitetsrutinerna, kunna förkortas.

SHK har som ackrediterad representant engagerats i sju nya undersökningar som leds av utländska myndigheter, förutom de redan pågående. Den mest omfattande utländska undersökningen, där SHK varit engagerad, har varit undersökningen av en olycka med ett flygplan av typen MD-87 tillhörande SAS i Italien/Milano, en undersökning som leds av den italienska haverikommissionen, ANSV.

Under hösten presenterade ANSV ett utkast till slutrapport (Draft Final Report) vilken de ackrediterade representanterna från USA, Tyskland, Danmark, Norge och Sverige beretts tillfälle att kommentera. Ackrediterade representanter från de nordiska länderna har gemensamt utarbetat och sammanställt ett förslag på omfattande förändringar och kompletteringar på utkastet. Enligt ANSV kommer i stort sett samtliga dessa förslag vara beaktade

i den slutrapport (Final Accident Report) som avses att publiceras under första kvartalet år 2004. SHK har i denna undersökning sett potentialen att på olika sätt sprida information om behovet av att öka säkerheten på trafikflygplatser och möjligheten att initiera säkerhetshöjande åtgärder, vilket är ett av skälen till att SHK även under år 2003 lagt ned mycket arbete på denna utredning. Samarbetet med såväl ANSV som övriga ackrediterade representanter har varit mycket gott.

### *Civil sjöfart*

Vid årets början fanns två ärenden i balans. Det ena ärendet rörde en olycka den 10 april 2002 ombord på passagerarfärjan M/S VISBY, där en person klämdes till döds i en vattentät dörr. Slutrapporten, som lämnades i april 2003, innehåller sju rekommendationer. Rekommendationerna har både teknisk och operativ karaktär. De tekniska rekommendationerna avser bl.a. ett förbättrat varningssystem medan de operativa framförallt avser en förbättrad utbildning.

Det andra ärendet i balans gällde en grundstötning i Mälaren den 14 september 2002 med tankfartyget M/T NEPTUNUS. Slutrapporten beräknas vara klar under vintern 2004. Den långa utredningstiden förklaras av att utredningsarbetet har bedrivits på bred front. Faktorer som lokala vattenståndsvariationer, dynamiska effekter på fartygs djupgående, sjömätning m.m. liksom regelsystemen för sjöfart på Mälaren och infart i Mälaren har studerats.

Under året inkom tre nya ärenden. I ett av dessa inleddes undersökning. Det gällde en olycka den 11 januari 2003 med fiskebåten DROTT som i samband med fiske förläste varvid en person omkom och en person saknas. Undersökningen har avslutats under året. Det har inte gått att fastställa olycksorsaken. Undersökningen har inte lett till några rekommendationer. Den 25 januari 2003 kolliderade det svenska fartyget Seawheel Rhine med det holländska fartyget Assi Euro Link i närheten av Friesland Junction på Nordsjön utanför den holländska kusten. Vid kollisionen skadades en person. Assi Euro Link sjönk och Seawheel Rhine fick stora intryckningar i förskeppet. Den holländska haveriutredningsmyndigheten, beslutade att utreda händelsen. SHK överlät undersökningen av olyckan till Sjöfartinspektionen. Inspektionens rapport i ärendet publicerades den 5 maj 2003.

I ett av de ärenden som inkom under året inleddes inte någon undersökning. Den genomsnittliga handläggningstiden för de två rapporter som färdigställts under år 2003 är knappt ett år. Under 2002 och 2001 lämnades inga slutrapporter.

### *Spårbunden trafik*

I rapporten RJ 2002:01 om en kollision mellan godsvagnar och tankbil i Västerås hamn den 7 juni 2001 har SHK:s sex rekommendationer genomförts under 2003. Det har bl.a. inneburit att skriftliga rutiner fastställts för spårtrafik till och från hamnbangården i Västerås.

Utredningen av en kollision mellan godsvagnar och lok som inträffade den 22 juni 2002 på Hallsbergs lokbangård har avslutats under året. Olyckan som medförde mycket stora materiella skador slutfördes inom ett år och föranledde fyra rekommendationer varav tre till Banverket och en till Arbetsmiljöverket. En kärnfråga i ärendet var hur man vid ökande datorisering säkerställer att personal får del av och också förstår innebörden av nya föreskrifter. Samtliga rekommendationer har accepterats. Under Arbetsmiljöverkets överinseende har nu tågoperatören förbättrat rutinerna för delgivning av sina föreskrifter. Handläggningstiden för utredningen var knappt ett år och ryms därmed inom det uppsatta målet för handläggningstiden.

Under år 2002 avlämnades en rapport där handläggningstiden var 15,7 mån. Under år 2001 avlämnades ingen rapport.

Den 20 oktober 2002 inträffade ett tillbud till kollision mellan ett resandetåg och ett godståg på mötesstationen Ope i Jämtland. Vid tillbudet kunde resandetåget inte stanna vid stoppsignal. Bromsverkan var starkt reducerad och tåget stannade först på andra sidan stationen på det spåravsnitt där det mötande godståget just passerat på väg in mot ett sidospår, där det skulle invänta resandetåget. Slutrapporten beräknas vara klar under våren 2004. Den långa utredningstiden förklaras av hög arbetsbelastning för den arvodesanställda haveriutredaren. Det kan påpekas att SHK sedan den 1 mars 2003 rekryterat ytterligare en arvodesanställd utredare inom spårbunden trafik.

Under 2003 har undersökning av tre nya ärenden påbörjats.

Den 16 juni inträffade en svår olycka i Hok i Småland på Nässjö-Vaggerydbanan, en s.k. trafikantämningssträcka (TAM-sträcka), där säkerheten upprätthålls genom att tågklarare i varje ände på banan till varandra anmäler trafik och ger klart till tågrörelser på banan. Ett godståg som felaktigt befann sig på banan kolliderade med ett resandetåg som stod vid Hoks station för att släppa av och ta upp nya passagerare. Samtliga ca 25 ombordvarande i resandetåget skadades i olika grad. Turliga omständigheter medförde att ingen omkom och endast ett fåtal passagerare fick allvarligare skador. Undersökningen beräknas vara klar under våren 2004.

En incident i Torup i Småland den 1 juli 2003 inträffade också på en sk. TAM-sträcka (Torup–Smålandsstenar), där säkerheten upprätthålls genom att tågklarare i varje ände på banan till varandra anmäler trafik och ger klart till tågrörelser på banan. Ett godståg kom felaktigt ut på banan trots att det redan fanns trafik på denna. Eftersom incidenten inträffade på en TAM-sträcka kan en mängd utredningsarbete samordnas mellan Torup- och Hokutredningarna. Ärendena har därför kumulerats. En gemensam rapport beräknas vara klar under våren 2004.

Den 22 september 2003 inträffade i Ånge ett allvarligt tillbud till kollision mellan två resandetåg. Det ena tåget passerade en stoppsignal samtidigt som ett annat tåg var på väg in till Ånge. Eftersom det tåg som passerat stoppsignalen befann sig s.a.s. på fel ställe slog signalen om till stopp för det mötande tåget. Tågen stannade 100-150 m från varandra. En tågklarare som uppmärksammade saken gjorde dessutom banan strömlös. SHK avser att lämna en rapport över undersökningen under våren.

I ett fall har SHK överlåtit undersökningen till Järnvägsinspektionen. I sex av de ärenden som inkom under året inleddes inte någon undersökning.

### *Militära ärenden*

Vid årets början fanns ett ärende i balans. Det gällde en olycka den 20 juni 2002 med en JA 37 Viggen inom flygplatsområdet på Upplands flygflottilj/F 16 i Uppsala. I samband med ett informellt studiebesök på F 16 gjorde föraren en överflygning av besöksgruppen som stod på en kulle vid sidan om startbanan. Överflygningen skedde på så låg höjd att åtta personer på marken skadades. Tre personer skadades allvarligt. I utredningen konstateras att starter liknande den undersökta hade gjorts på F 16 vid minst tre tillfällen före olyckan. Undersökningen, som slutförts under året, föranledde en rekommendation till Försvarsmakten som innebär att åtgärder bör vidtas för att säkerställa rapportering av beteenden som avviker från flyginstruktionerna. Handläggningstiden för undersökningen (under året avlämnades en rapport) var 11,5 månader. Som jämförelse kan nämnas att den genomsnittliga handläggningstiden för rapporter som avlämnades (två ärenden) under år 2002 var 28,5 månader. Under år 2001 lämnades ingen rapport. Eftersom ärendena är få och sammellan mycket olika är rättvisande jämförelser svåra att göra.

Under året har undersökning av sex nya ärenden påbörjats.

Den 25 april 2003 inträffade en olycka, en grundstötning, med Stridsbåt 881. Båten, som transporterade manskap om 20 man, gick i hög fart på grund och stannade med fören ca 20 m upp på ön Stora Brorn. Inga personer skadades allvarligt. Båten fick omfattande skador. Utredningen beräknas vara klar under våren 2004.

Fyra av de nya undersökningarna avser tillbud eller olyckor med helikoptrar.

Ett tillbud till allvarlig olycka inträffade den 27 januari 2003 med en helikopter av typen Hkp 4B. Under flygning kolliderade helikoptern med vattenytan. Helikoptern fick endast smärre skador. Ingen person skadades.

Den 25 mars 2003 inträffade en olycka med en helikopter av typen Hkp 11. Helikoptern deltog i en militärövning som ambulanshelikopter. Under övningen havererade helikoptern i den vid tillfället delvis isbelagda Bottensjön. En person omkom. Tre personer klarade sig utan några allvarliga skador. Helikoptern totalförstördes.

Den 24 oktober 2003 kolliderade en helikopter, i samband med lågflygning i rote, med träd vilket medförde att helikoptern skadades. Föraren lyckades oskadd landa på ett fält.

Den 18 november 2003 inträffade en olycka vid flygning med en helikopter av typen Hkp 10. Avsikten med flygningen var att genomföra en vinschövning med ytbärgare. Helikoptern havererade i havet strax öster om Rörö i Göteborgs skärgård. En besättningsman (vpl ytbärgare) överlevde olyckan. De övriga sex besättningsmännen omkom.

Den 11 december 2003 inträffade ett allvarligt tillbud med ett militärt transportflygplan av typen TP 101 (Beech Super King Air för sju passagerare) med vilket bedrevs passagerartransporter under civila luftfartsbestämmelser. I samband med inflygning mot Bromma flygplats, med ca 10 min kvar till landning, stannade en av flygplanets motorer. Den efterföljande landningen gick dock utan problem. Efter landning upptäcktes dels att motorstoppet berodde på bränslebrist, dels att det kvarvarande bränslet till den fungerande motorn var så lite att också den skulle ha stannat inom några få minuter om landning inte hade skett dessförinnan. SHK räknar med att kunna lämna en undersökningsrapport över händelsen under hösten 2004.

I två av de under året inkomna ärendena har SHK överlåtit åt Försvarmakten att göra en undersökning. Det ena gäller en olycka med Stridsbåt 147 den 27 september 2003. Under förflyttning, efter avslutat navigeringspass, strandade stridsbåten vid Gällnöport, i Stockholms skärgård, efter att i hög fart ha grundstött på Stora Delholmens södra udde. Grundstötningen ledde både till skrovsador på båten och till personskador. Försvarmaktens rapport i ärendet publicerades den 18 november 2003.

Det andra ärendet, som överlåtit till Försvarmakten för undersökning, gällde en övning som skulle avse vinschning med en helikopter (HKP 10) från ett fartyg. Man upptäckte ett fel på stigspaken i helikoptern precis när övningen skulle inledas. Övningen avbröts och helikoptern återvände till sin bas på Säve. Felet upptäcktes genast och rättades till. Övriga HKP 10 kontrollerades. Mot bakgrund av att Försvarmakten (FM) direkt kunde konstatera vilket fel som uppstått fann SHK att utredningsansvaret för tillbudet, som i och för sig bedömdes som allvarligt kunde anförtros FM. Utredningen överläts således till FM.

Under året inkom fem ärenden där undersökning inte inleddes.

#### *Andra ärenden*

I rapport RO 2003:01 behandlar SHK en olycka med en ledbuss i Stockholm/Huddinge med ca 50 passagerare ombord. I en fart av 70–80 km/h började bussens bakvagn kasta kraftigt och föraren lyckades inte förhindra att bussen åkte av vägen och ner i diket. Turliga omständigheter ledde till att ingen av de ombordvarande skadades allvarligt. Den aktuella busstypen är ledad med motorn placerad längst bak i bakvagnen. För att den ledade busskonstruktionen inte ska bli instabil under vissa körförhållanden är bussens led som standard utrustad med ett datoriserat ledbromssystem. SHK:s undersökning visar att

ett tekniskt fel uppstod i detta system p.g.a. en felaktigt utförd kabeldragning. I rapporten lämnas fem rekommendationer till Vägverket rörande tekniska förbättringar på busstypen avseende ledbromssystemet och det datoriserade varningssystemet, utbildning av förare på ledbussar, regler rörande trafiksäkerhetsansvar inom trafikföretagen samt trafiksäkerhetsrutiner när förare byter buss.

Den 24 januari 2003 omkom sex personer och 43 personer skadades när en ersättningsbuss för ett inställt tåg körde av en is- och snöbelagd lokalväg och välte ca 1 km väster om Ängelsberg samhälle i Västmanland. SHK genomför en mycket omfattande undersökning av såväl själva avåkningen och dess direkta och indirekta orsaker som olyckans effekter, skademekanismer, räddningsinsatsen, det medicinska omhändertagandet på platsen och ambulanssjukvården. På grund av den omfattande utredningen kommer ärendet inte att kunna slutföras helt och hållet inom tidsgränsen ett år. En rapport i ärendet beräknas dock kunna publiceras under februari/mars 2004.

Den 22 augusti 2003 omkom en person vid en dykolycka i vattnen utanför Djurö i Värmdö kommun. Ett sällskap på sex personer, varav två erfarna och fyra mera oerfarna dykare, genomförde tillsammans ett dyk. Samtliga fyra oerfarna dykare drabbades av problem under dyket, vilket bl.a. ledde till panikuppstigning från ca 50 m djup för alla fyra. En av dem tappade kontakten med sin parkamrat under uppstigningen och försvann. Han återfanns påföljande dag drunknad på ca 50 m djup i närheten av olycksplatsen. En rapport om olyckan publiceras under våren 2004.

Under året inkom sex ärenden där undersökning inte inleddes.

Under 2001 avslutades fyra ärenden, Två ärenden avsåg bussbränder, ett ärende avsåg diskoteksbranden i Göteborg och ett ärende avsåg en karuselloolycka. Ärendena avslutades med en genomsnittlig handläggningstid av 25 månader. Under 2002 avslutades ett ärende ang. en dykolycka. Handläggningstiden var fyra år och elva månader. Under 2003 avslutades ett ärende rörande en bussolycka efter en handläggningstid av 15 månader.

Tidsåtgången för utredningar av olyckor inom andra områden än inom luftfart, sjöfart och spårbunden trafik förklaras generellt sett av att de olyckor som blir föremål för utredning i princip alltid är av allvarlig art där det finns särskilda skäl från säkerhetssynpunkt att det genomförs en utredning. Undersökningarna blir sinsemellan mycket olikartade och måste nästan alltid bedrivas på områden som s.a.s. är nya för SHK. Vanligen krävs inledningsvis också en noggrann undersökning av var man kan hitta bästa möjliga expertis på aktuella områden Ofta blir det också fråga om att analysera en betydande räddningsinsats. Denna typ av utredningar blir således regelmässigt såväl omfattande som komplicerade.

Eftersom det rör sig om ett litet fåtal undersökningar på olika områden där speciella omständigheter medfört att undersökningarna i vissa fall tagit mycket lång tid, är det svårt att dra några generella slutsatser. Ambitionen är givetvis, liksom för alla andra undersökningar, att genomföra samtliga utredningar så snabbt som möjligt.

### 2.3.2 Utåtriktad verksamhet

#### *Åtterrporteringskrav:*

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

#### *Åtterrportering*

SHK hade under 1–4 september värdskapet för Nordic Accident Meeting i Eskilstuna. I mötet deltog haveriutredare från Danmark, Norge, Finland, Island och Kanada. En lång rad gemensamma frågor och problemområden diskuterades. Häribland kan nämnas utbildning

för haveriutredare, ny teknik i utredningsarbetet, problem i förhållande till rättsväsendets behandling av haveriutredningar m.m.

Vidare har representanter från SHK under år 2003 deltagit i följande internationella konferenser och möten:

- 15th annual European Aviation Seminar (EASS) i Geneve, 17-19 mars.
- JRC-ESReDA Seminar on Safety Investigation of Accidents, arrangerat av EU I Petten, Nederländerna 12-13 maj 2003
- Nordiskt järnvägsmöte för haveriutredare, arrangerat av Järnvägsinspektionen i Stockholm 24-25 april
- Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) 3-7 november i Chile
- Flight Safety Foundation (FSF) 56<sup>th</sup> annual International Air Safety Seminar, Washington 8-15 november 2003.

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. 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.

SHK har sedan januari 1998 en webbplats på Internet, [www.havkom.se](http://www.havkom.se). Samtliga SHK:s rapporter har sedan dess lagts ut på webbplatsen och avnämarna hämtar också rapporterna därifrån i stor omfattning. Detta medförde positiva effekter att rapporterna dels får en väsentligt större spridning än vad som annars skulle ha varit fallet, dels 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.

Under år 2003 omarbetades webbplatsen helt, främst i syfte att ge mer service och allsidig information om verksamheten både nationellt och internationellt. Mycket s.k. statisk information har lagts ut, vilket avlastar SHK genom färre förfrågningar och upplysningar per telefon.

SHK lägger nu 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. Tre nya domännamn har registrerats för att öka sökbarheten till webbplatsen.

I samband med den grafiska utformningen togs en ny logotype fram för SHK. En mindre justering av översättningar till andra språk av myndighetens namn genomfördes.

### 2.3.3 Personal

#### *Organisation*

SHK bestod vid utgången av år 2003 av en generaldirektör, tillika haveriutredare, 17 haveriutredare och fyra assistenter med administrativa göromål. SHK upprätthåller telefonberedskap alla tider på dygnet enligt fastställd turlista. Övriga haveriutredare är ålagda att vara anträffbara på telefon vid vistelse utanför arbetsplatsen.

I SHK:s instruktion är fastlagt vilken kompetens som skall finnas företrädd hos haveriutredarna. Situationen under år 2003 var följande.

Av haveriutredarna är tre jurister med domarbakgrund. För verksamheten avseende civilt flyg finns fyra tillsvidareanställda haveriutredare, två med flygteknisk sakkunskap och två med flygoperativ sådan.

Under året omvandlades en av de flygoperativa och en av de flygtekniska tjänsterna från halvtid till heltid, vilket innebär att samtliga fyra tjänster nu avser heltid. Flertalet utredare har också allmän teknisk sakkunskap.

Under 2003 har inrättats två nya haveriutredartjänster med anställningsform tillsvidare, en med inriktningen befolkningskydd och räddningstjänst och en med inriktningen ”human factors”. SHK har härutöver en arvodesanställd haveriutredare med sakkunskap inom räddningstjänst och befolkningskydd. Arvodesanställning hos SHK innebär ett arvode om 2 000 kr i månaden och i övrigt ersättning för utfört arbete.

För militära ärenden finns två arvodesanställda utredare, en med flygteknisk sakkunskap och en med flygoperativ sådan. Den senare tillträdde i februari 2003 på en tjänst som var vakant vid årsskiftet 2002-2003.

Inom civil sjöfart arbetar på arvodesbasis fyra utredare, vilket innebär en utökning med två personer. Syftet är att de nya utredarna skall kunna få en upplärningsperiod genom att arbeta parallellt med de äldre. Av de fyra sjöutredarna har två sjöoperativ sakkunskap och två sjöteknisk sakkunskap.

Inom området spårbanden trafik arbetar två arvodesanställda utredare. I övrigt anlitar SHK – liksom tidigare – särskilt förordnade experter inom olika områden.

På kanslisidan kan nämnas att antalet assistenttjänsterna utökats från tre till fyra samtidigt som arbetet omorganiserats.

### 2.3.4 Lokaler

SHK disponerar lokaler i Stockholms Byggmästareförenings fastighet i kvarteret Styckgjuuteriet i Stockholm med adress Wennerbergsgatan 10. Den disponibla kontorsytan är 426 m<sup>2</sup> över mark och 17 m<sup>2</sup> under mark. Hyresavtalet löper ut 2005-08-31. Under året har två större rum delats för att bereda plats åt haveriutredare på två nyinrättade tjänster. Det arbete som påbörjades hösten 2002 för att i ergonomiskt syfte förbättra belysning och kontorsutrustning avslutades under våren 2003.

### 2.3.5 Kompetensförsörjning

#### *Mål och vidtagna åtgärder för 2003*

Enligt Redovisning av mål för kompetensförsörjning m.m. 2003 -2006 ( dnr A-16/03) var målet för 2003 förnyring, etnisk och kulturell mångfald samt jämnare könsfördelning. Beträffande måluppfyllelsen kan följande redovisas.

Genomsnittsåldern för haveriutredare beräknat per årsskiftet 2003-2004 var 54, vilket innebär att genomsnittsåldern ej förändrats. Medelåldern är fortsatt hög. Förklaringen är att det i regel krävs en lång yrkeserfarenhet för att förvärva den kompetens som erfordras för



att tjänstgöra som haveriutredare hos SHK. Beträffande kanslipersonalen har en förnygring skett på så sätt att medelåldern vid årsskiftet 2003–2004 var 52 år, vilket skall jämföras med 57 år ett år tidigare.

När det gäller mångfaldsmålet har vid de nyrekryteringar som skett under 2003 särskild uppmärksamhet ägnats denna målsättning. På SHK tillämpas ett beslut att sökande med annan etnisk bakgrund än svensk skall ha företräde till anställning vid lika eller i stort sett lika meriter. Skillnaden i meriter har emellertid varit så stor och så tydlig att målet inte kunnat uppnås vid rekrytering till de tre nya tillsvidareanställningarna avseende haveriutredare. Däremot har en kvinna med annan etnisk bakgrund än svensk varit anställd på en tidsbegränsad deltidsanställning som assistent under våren 2003. Under anställningstiden sökte och fick hon, delvis tack vare de erfarenheter hon förvärvade hos SHK, en fast heltidstjänst hos annan arbetsgivare.

Beträffande målet jämnare könsfördelning har en kvinna rekryterats som utredare på området Human Factors. Inom assistentgruppen, som enbart består av kvinnor, granskade SHK med särskilt intresse ansökningar från män till en nyinrättad assistenttjänst med tillträde den 1 augusti 2003. Några män sökte visserligen tjänsten men det fanns ett stort antal kvinnliga sökande med avsevärt bättre meriter. En kvinna tillsattes på tjänsten. När det gäller de arvodesanställda haveriutredarna där fyra tillsättningar varit aktuella under året har i samtliga fall kontrakt tecknats med män. Transportsektorn är mycket starkt mansdominera, vilket medför särskilda svårigheter att åstadkomma jämn könsfördelning.

#### *Redovisning av mål för 2004 och 2005-2006*

Ett gemensamt mål för 2004 och för 2005–2006 är att behålla och vidareutveckla redan anställd personal. För att nå detta mål skall behov av kompetensutveckling särskilt uppmärksammas och kompetensutvecklingsplaner 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.

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 förnygring, etnisk bredd och jämn könsfördelning alltjämt gälla. Vid utvärderingen av jämställdhets- och mångfaldsplanen för 2003 skall rutinerna vid anställningsprocessen utvärderas mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts i samband med rekryteringarna år 2003. Rutinerna skall för 2004-2006 utformas så att de stödjer målen. Tjänster skall – om inte särskilda tungt vägande skäl talar däremot – tillsättas genom öppet ansökningsförfarande.

#### *Särskilda mål för år 2004*

Under 2004 skall myndigheten tillse att nyrekryteringar sker till listan av de medicinska experter som anlitas vid haveriutredningar. Till gruppen som för närvarande endast består av män skall under 2004 minst en kvinnlig läkare knytas och minst en läkare med annan etnisk bakgrund än svensk. Genomsnittsåldern skall vara lägre vid utgången av år 2004 i jämförelse med år 2003.

#### *Särskilda mål för åren 2005–2006*

Målsättningen för åren 2005–2006 är att – liksom idag är fallet inom området civil luftfart – arbeta med fast anställda haveriutredare istället för med arvodesanställd personal. Skälen härför är de tidsvinster och den ökade effektivitet som därigenom skulle uppnås. För år 2005 torde det p.g.a. kommande implementering av EU:s säkerhetsdirektiv på järnvägsom-

rådet bli aktuellt att knyta två heltidsanställda haveriutredare för spårbunden trafik till SHK. För år 2006 uppställs målet att genomföra samma förändring för militära ärenden och för civil sjöfart. Huruvida dessa mål är realistiska beror dels på utvecklingen av EU:s transportlagstiftning, dels på vad statsmakterna de närmaste åren beslutar i fråga om utredning av olyckor. För närvarande är därför inte meningsfullt att ange med vilka metoder målen kan uppnås. SHK har i en skrivelse till regeringen 2003-10-29 (dnr A 110/03) om översyn av nu gällande lagstiftning närmare beskrivit dessa mål.

En väsentlig synpunkt i skrivelsen är att lagstiftningen bör vara utformad med sikte på att olycksutredningar ska göras i relation till var störst vinster för säkerheten kan förväntas. Konsekvenserna av en olycka har inget direkt samband med vad en utredning kan medföra för att minska risken för liknande olyckor. Det finns vidare inget skäl för att prioritera olyckor inom sjöfart, spårbunden trafik och övriga samhället lägre än inom luftfarten. I skrivelsen framhålls också svårigheterna att bygga upp och behålla en kompetens när utredningsarbetet ska bedrivas med haveriutredare som inte har sin huvudsysselsättning hos myndigheten.

### 2.3.6 Insatser för ökad effektivitet

#### *Återrapporteringskrav:*

SHK skall i årsredovisningen genom resultatindikatorer, nyckeltal eller på annat sätt visa huruvida myndighetens verksamhet bedrivits effektivt och med god hushållning. Redovisningen skall analyseras och kommenteras.

#### *Återrapportering*

Efter att ha tagit del av erfarenheter från andra myndigheter har SHK funnit det vara förenat med stora svårigheter att konstruera rättvisande nyckeltal för att mäta effektiviteten i haveriutredningsarbetet. Behovet att kontrollera att resurser används rätt och till lägsta möjliga kostnad med bibehållen kvalitet har istället fått påverka utformningen av det kvalitetsarbete varom beslut fattats under hösten.

SHK har under 2003 startat ett kvalitetsarbete med målet att säkerställa en hög och jämn kvalitet på verksamheten. Arbetet består av framtagning av en verksamhetshandbok, utbildning av personal och utveckling av system för interna kvalitetsrevisioner.

#### *Verksamhetshandboken*

Handboken innehåller organisation, verksamhetsmål, policydokument, processbeskrivningar och riktlinjer för personalen. Handboken är styrande för verksamheten och medför en ensnig av arbetet som utförs vid SHK.

#### *Utbildning av personal*

Utbildningen har skett i seminarieform och bestått av föreläsningar, grupparbeten och diskussioner. Områden som har behandlats är kvalitetsarbete, rapportskrivning, formulering av olycksorsaker och rekommendationer, mediekontakter samt offentlighet och sekretess.

#### *Interna kvalitetsrevisioner*

Ett system för internrevision av utredningar har tagits fram. Revisionen utförs när aktuell säkerhetsmyndighet tagit ställning till rapporten och dess eventuella rekommendationer, vilket normalt sker inom sex månader efter rapportens publicerande. Revisionen ska bl.a. granska 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, rekommendationerna var formulerade så att de gav önskvärd verkan.

Analysdelen av en utredning innehåller alltid subjektiva element och går inte att i efterhand bedöma på ett helt objektivt eller klart mätbart sätt. Detta medför dock inte att en subjektiv bedömning av en utredning saknar värde. Många insikter och lärdomar kan fås genom att kritiskt granska genomförda utredningar.

### 2.3.7 Kostnader (tkr)

#### Förvaltningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2001	4 637	928	464	1 855	1 391	<b>9 275</b>
2002	5 829	971	486	971	1 457	<b>9 714</b>
2003	7 534	1 256	628	1 256	1 883	<b>12 557</b>

Personalkostnaderna har ökat jämfört med 2002 på grund av att två halvtidstjänster omvandlats till heltidstjänster samt att tre nya heltidstjänster tillsatts under året.

#### Särskilda utredningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2001	1 244 <sup>1)</sup>	-	67	341 <sup>2)</sup>	1 724 <sup>3)</sup>	<b>3 376</b>
2002	859 <sup>4)</sup>	236 <sup>5)</sup>	271 <sup>6)</sup>	670 <sup>7)</sup>	153	<b>2 189</b>
2003	559 <sup>8)</sup>	369 <sup>9)</sup>	315 <sup>10)</sup>	550 <sup>11)</sup>	786 <sup>12)</sup>	<b>2 579</b>

<sup>1)</sup> Av kostnaderna belöper 774 tkr på sex omfattande undersökningar (L-102/99, L-115/00, L-045/01, L-046/01, L-002/01 och L-073/01).

<sup>2)</sup> Av kostnaderna belöper 333 tkr på de två militära undersökningarna (ML-02/99 och M-002/00).

<sup>3)</sup> Av kostnaderna belöper 1 291 tkr på undersökningen av diskotekbranden i Göteborg.

<sup>4)</sup> Av kostnaderna belöper 209 tkr på undersökningen av en internationell olycka i Milano.

<sup>5)</sup> Av kostnaderna belöper 148 tkr på undersökningen av passagerarfärjan Visby

<sup>6)</sup> Av kostnaderna belöper 146 tkr på undersökningen av kollision mellan godsvagnar och en tankbil.

<sup>7)</sup> Av kostnaderna belöper 662 tkr på de tre militära undersökningarna (ML-02/99, M-002/00 och M-002/02).

<sup>8)</sup> Av kostnaderna belöper 131 tkr på två omfattande civila undersökningar (L-002/02 och INTL-010/01, Milano)

<sup>9)</sup> Av kostnaderna belöper 231 tkr på en undersökning av tankfartyget Neptunus (S-004/02)

<sup>10)</sup> Av kostnaderna belöper 246 tkr på två undersökningar inom spårbunden trafik (J-003/02 och J-004/03)

<sup>11)</sup> Av kostnaderna belöper 358 tkr på två militära undersökningar (M-002/02 och M-04/03)

<sup>12)</sup> Av kostnaderna belöper 737 tkr på två undersökningar av bussar (O-003/02 och O-001/03)

**Totala förvaltnings- och utredningskostnader**

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbun- den	Militära	Andra	<b>Totalt</b>
2001	5 881	928	531	2 196	3 115	<b>12 651</b>
2002	6 688	1 207	757	1 641	1 610	<b>11 903</b>
2003	8 093	1 625	943	1 806	2 669	<b>15 136</b>

Statens haverikommissions årsredovisning för 2003 har beslutats den 18 februari 2004.

Stockholm 2004-02-18

Carin Hellner  
Tf. Generaldirektör

# RESULTATRÄKNING

Belopp i tusental kronor

	Not	2003	2002
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	2 542	2 201
Intäkter av bidrag		11 771	10 275
Finansiella intäkter		8	4
<b>Summa</b>		<b>14 321</b>	<b>12 480</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	2	-9 953	-8 066
Kostnader för lokaler	3	-1 003	-814
Övriga driftkostnader	4	-3 930	-2 843
Finansiella kostnader	5	-67	-61
Avskrivningar och nedskrivningar		-183	-120
<b>Summa</b>		<b>-15 136</b>	<b>-11 904</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>-815</b>	<b>576</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>	6	<b>-815</b>	<b>576</b>

# BALANSRÄKNING

Belopp i tusental kronor

	Not	2003-12-31	2002-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	7	622	302
<b>Summa</b>		<b>622</b>	<b>302</b>
<b>Fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	8	3 528	3 053
Övriga fordringar		4	32
<b>Summa</b>		<b>3 532</b>	<b>3 085</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	9	303	262
Övriga upplupna intäkter		0	344
<b>Summa</b>		<b>303</b>	<b>606</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>4 457</b>	<b>3 993</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Statskapital	10	15	0
Balanserad kapitalförändring	11	88	-488
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	6	-815	576
<b>Summa</b>		<b>-712</b>	<b>88</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	12	584	281
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	13	2 472	2 256
Skulder till andra myndigheter	14	433	381
Leverantörsskulder		307	249
Övriga skulder		267	172
<b>Summa</b>		<b>4 063</b>	<b>3 339</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	15	803	304
Övriga förutbetalda intäkter	16	303	262
<b>Summa</b>		<b>1 106</b>	<b>566</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>4 457</b>	<b>3 993</b>

## FINANSIERINGSANALYS

Belopp i tusental kronor

	Not	2003	2002
<b>DRIFT</b>			
Kostnader	17	-14 937	-11 780
<b>Finansiering av drift</b>			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		2 542	2 201
Intäkter av bidrag	18	11 571	10 155
Övriga intäkter		8	4
<b>Summa medel som tillförts för finansiering av drift</b>		<b>14 121</b>	<b>12 360</b>
Ökning(-) av kortfristiga fordringar		-144	-804
Ökning(+) av kortfristiga skulder		744	-314
<b>KASSAFLÖDE TILL DRIFT</b>		<b>-216</b>	<b>-538</b>
<b>INVESTERINGAR</b>			
Investeringar i materiella tillgångar		-519	-176
<b>Summa investeringsutgifter</b>		<b>-519</b>	<b>-176</b>
<b>Finansiering av investeringar</b>			
Lån från Riksgäldskontoret		504	176
- amorteringar		-200	-120
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statsbudgeten		15	0
Bidragsmedel som erhållits för investeringar		200	120
<b>Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar</b>		<b>519</b>	<b>176</b>
<b>KASSAFLÖDE INVESTERINGAR</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>		<b>-216</b>	<b>-538</b>
<b>SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>			
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>-2 256</b>	<b>-1 718</b>
Ökning(-) av skuld till Riksgäldskontoret		-216	-538
<b>SUMMA FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>		<b>-216</b>	<b>-538</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>-2 472</b>	<b>-2 256</b>

# TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

Belopp i tusental kronor där inte annat anges

## TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

### Redovisningsprinciper

#### Tillämpade redovisningsprinciper

Statens haverikommissions 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.

Fakturor understigande 5 tkr exklusive moms har inte bokförts som period-avgränsningsposter per 2003-12-31.

#### Ändrade redovisningsprinciper

I enlighet med god redovisningssed redovisas förväntade kostnader för konsults upprättande av årsredovisningen för 2003 samt för Riksrevisionens revision av denna som upplupna kostnader. Konsultkostnader för upprättande av årsredovisningen samt Riksrevisionsverkets revision av årsredovisningen har tidigare bokförts det år arbetet utförts.

Ändringen av redovisningsprincip innebär att 2003 års kostnader innefattar konsultkostnader för upprättande av årsredovisning samt kostnader för revision av årsredovisningen både för år 2002 och 2003.

Om motsvarande redovisningsprincip tillämpats till årsredovisningen 2002 skulle resultatposten "övriga driftkostnader" och balansposten "upplupna kostnader" redovisats med 100 tkr högre belopp. Jämförelsetalen för år 2002 har inte räknats om.

### Upplysningar av väsentlig betydelse

Enligt regleringsbrevet finansieras förvaltningsutgifterna vid Statens haverikommission genom att månadsvis fakturera de betalningsansvariga myndigheterna. Betalningsansvaret fördelas mellan myndigheterna enligt nedan.

Luffartsverket	60%
Sjöfartsverket	10%
Banverket	5%
Försvarsmakten	10%
Statens räddningsverk	15%

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

Luffartsverket	civila luffartsärenden
Sjöfartsverket	civila sjöfartsärenden
Banverket	järnvägsrelaterade ärenden
Försvarsmakten	militära ärenden
Statens räddningsverk	övriga ärenden



## Värderingsprinciper

### Anläggningstillgångar

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

Tillämpade avskrivningstider

5 år	Televäxel, kontorsmaskiner och inredningsinventarier
3 år	Datorer och kringutrustning

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

### Fordringar och skulder

Fordringar har tagits upp till det belopp varmed de beräknas inflyta. Skulder har tagits upp till nominellt belopp.

## Ersättningar och andra förmåner

**SHK**

### Ledande befattningshavare / styrelseuppdrag

	Lön
Generaldirektör Lena Svenaeus	794 tkr
Styrelseordförande Lärarhögskolan i Stockholm	

## Anställdas sjukfrånvaro

**SHK**

Anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden.

	2003-07-01	
	- 2003-12-	
Sjukfrånvaro	31	Totalt 2003
Totalt	4,7%	4,8%

Andel långtidssjukfrånvaro redovisas inte då färre än tre anställda haft sådan frånvaro (enligt ESVs allmänna råd till FÅB 7 kap 3 §). Uppgift om andel sjukfrånvaro fördelad i grupper efter kön och ålder lämnas inte då antalet anställda inte i någon grupp överstiger minimiantalet för redovisning (enligt FÅB 7 kap 3 § fler än tio anställda per grupp).

**NOTER**

<b>Resultaträkning</b>		<b>2003</b>	<b>2002</b>
<b>Not 1</b>	<b>Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
	Intäkter av avgifter enligt 4 § avgiftsförordningen	0	0
	Intäkter från särskilda utredningar	2 540	2 199
	Övriga intäkter	<u>2</u>	<u>2</u>
	<b>Summa</b>	<b>2 542</b>	<b>2 201</b>
<b>Not 2</b>	<b>Verksamhetens kostnader</b>		
	Enligt villkor för den bidragsfinansierade verksamheten i regleringsbrevet får förvaltningskostnaderna för 2003 högst uppgå till 13 530 tkr (11 560 tkr 2002).		
	Förvaltningskostnader, netto	12 547	9 699
	Förvaltningsintäkter	10	15
	<b>Summa</b>	<b>12 557</b>	<b>9 714</b>
<b>Not 3</b>	<b>Kostnader för personal</b>		
	Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	6 187	5 036
	Övriga kostnader för personal	<u>3 766</u>	<u>3 030</u>
	<b>Summa</b>	<b>9 953</b>	<b>8 066</b>
	Personalkostnaderna har ökat jämfört med 2002 på grund av att två halvtidstjänster omvandlats till heltidstjänster samt att tre nya heltidstjänster tillsatts under året.		
<b>Not 4</b>	<b>Kostnader för lokaler</b>		
	Lokalkostnaderna har ökat jämfört med 2002 genom nytt hyresavtal per den 1 september 2002.		
<b>Not 5</b>	<b>Finansiella kostnader</b>		
	Räntekostnader avseende räntekonto i Riksgäldskontoret	48	48
	Räntekostnader avseende lån i Riksgäldskontoret	<u>19</u>	<u>13</u>
	<b>Summa</b>	<b>67</b>	<b>61</b>
<b>Not 6</b>	<b>Årets kapitalförändring</b>		
	Periodiseringsdifferenser	-815	576
<b>Balansräkning</b>		<b>2003-12-31</b>	<b>2002-12-31</b>
<b>Not 7</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	900	812
	Årets anskaffningar	519	176
	Utrangerat, anskaffningsvärde	-187	-88
	Utrangerat ackumulerade avskrivningar	187	88
	Realisationsförlust vid utrangering	-16	-4
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-598	-562
	Årets avskrivningar	<u>-183</u>	<u>-120</u>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>622</b>	<b>302</b>

	2003-12-31	2002-12-31
<b>Not 8 Fordringar hos andra myndigheter</b>		
Fordran ingående mervärdesskatt	166	229
Fakturering till intressenter	3 362	2 824
<b>Summa</b>	<b>3 528</b>	<b>3 053</b>
<b>Not 9 Förutbetalda kostnader</b>		
Förutbetalda hyreskostnader	232	227
Övriga förutbetalda kostnader	71	35
<b>Summa</b>	<b>303</b>	<b>262</b>
<b>Not 10 Statskapital</b>		
Konst från Statens konstråd	15	0
<b>Not 11 Balanserad kapitalförändring</b>		
Periodiseringsdifferenser	88	-488
<b>Not 12 Lån i Riksgäldskontoret</b>		
Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
Ingående balans	281	224
Under året nyupptagna lån	503	176
Årets amorteringar	-200	-120
<b>Utgående balans</b>	<b>584</b>	<b>281</b>
Utnyttjad låneram	584	281
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	600	600
<b>Not 13 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret</b>		
Beviljad räntekontokredit hos Riksgäldskontoret enligt regleringsbrev	4 000	4 000
Avgifter	494	429
Bidrag från annan statlig myndighet	1 978	1 827
<b>Summa utnyttjad räntekontokredit i Riksgäldskontoret</b>	<b>2 472</b>	<b>2 256</b>
<p>Skulden består i huvudsak av fordran på intressenter, eftersom Statens haverikommissions utgifter i efterhand faktureras intressenterna. Kreditsaldot på räntekontot vid årsskiftet motsvarar kommissionens kortsiktiga likviditetsbehov.</p>		
<b>Not 14 Skulder till andra myndigheter</b>		
Sociala avgifter	316	262
Övriga skulder till andra myndigheter	117	119
<b>Summa</b>	<b>433</b>	<b>381</b>
<b>Not 15 Upplupna kostnader</b>		
Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	578	286
Övriga upplupna kostnader	225	18
<b>Summa</b>	<b>803</b>	<b>304</b>
<b>Not 16 Övriga förutbetalda intäkter</b>		

---

Fakturerade framtida kostnader	303	262
<b>Finansieringsanalys</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
<b>Not 17 Kostnader</b>		
Kostnader enligt resultaträkningen	15 136	11 904
Realisationsförlust vid utrangering	-16	-4
Avskrivningar	-183	-120
<b>Kostnader</b>	<b>14 937</b>	<b>11 780</b>
<b>Not 18 Intäkter av bidrag</b>		
Intäkter av bidrag enligt resultaträkningen	11 771	10 275
Bidragsmedel som erhållits för investeringar	-200	-120
<b>Intäkter av bidrag</b>	<b>11 571</b>	<b>10 155</b>

# SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

Belopp i tusental kronor

	2003	2002	2001	2000	1999
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	600	600	600	600	600
Utnyttjad	584	281	224	266	227
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Maximalt utnyttjad	2 893	2 256	2 581	2 173	1 892
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	48	48	48	46	35
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	2 542	2 201	3 395	3 768	2 863
<b>Anslagskredit</b> (Ej tillämpligt)					
<b>Anslag</b> (Ej tillämpligt)					
<b>Bemyndiganden</b> (Ej tillämpligt)					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	10	8,8	8,8	9	10
Medelantalet anställda (st)	11	10	9	9	10
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	1 489	1 332	1 417	1 497	1 137
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	-815	576	63	18	49
Balanserad	88	-488	-551	-569	-618