

Regeringen
Försvarsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Årsredovisning avseende räkenskapsåret 2004 för Statens haveri- kommission

Enligt förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisning m.m. överlämnar Statens haverikommission härmed årsredovisning avseende räkenskapsåret 2004.

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

Beslut i detta ärende har fattats av Carin Hellner, Göran Rosvall, Henrik Elin-der, Urban Kjellberg och Dan Åkerman.

På Statens haverikommissions vägnar

Åsa Kastman Heuman

Sändlista

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



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ÅRSREDOVISNING
RÄKENSKAPSÅRET 2004

Statens haverikommissions årsredovisning för räkenskapsåret 2004

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 SHKs 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 SHKs 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 SHKs 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 åiterrapporteringen av SHKs verksamhet har i regleringsbrevet för år 2004 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 spårbinden trafik används istället för järnvägstrafik i syfte att täcka in även spårvägstrafik.

Regeringen har i regleringsbrevet för politikområdet Transportpolitik angivit målet att SHKs 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 målet.

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.

Åiterrapporteringskrav:

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.

Åiterrapportering:

SHK har förutom de löpande kontakterna i olika ärenden haft ett möte under året med respektive säkerhetsmyndighet. Vid dessa möten har diskuterats säkerhetsproblem av olika slag, rapporteringsrutiner, EU-frågor och andra rättsliga spörsmål av betydelse för att uppnå en säkrare trafik. Med Luftfartsinspektionen har framför allt diskuterats hur genomförandet av SHKs rekommendationer kan effektiviseras. I syfte att möjliggöra för SHK att skapa sig en uppfattning om alla de olyckor och tillbud som rapporteras till Sjöfartsinspektionen har under hösten träffats överenskommelse med inspektionen om att inspektionen, under en försökstid, löpande rapporterar alla olyckor och tillbud till SHK. Bl.a. utfallet av detta ska ligga till grund för de rutiner som ska gälla för inspektionens rapportering till SHK. I överläggningarna med Järnvägsstyrelsen har framför allt diskuterats SHKs och styrelsens roller i samband med implementeringen av säkerhetsdirektivet. Med Försvarsmakten har bl.a. diskuterats Försvarsmaktens rapporteringsskyldighet vid tillbud/olycka som inte avser flyg- eller sjöhändelse. Vid möte med Vägtrafikinspektionen diskuterades rapporteringsrutiner till SHK vid i första hand tillbud/olycka inom kommersiell trafik och trafik med farligt gods.

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.

SHKs haveriutredare har undervisat respektive deltagit i kurser om höjd säkerhet i följande sammanhang. SHKs haveriutredare avseende human factors har medverkat som föreläsare vid European ALARA Network 8th Workshop on "Occupational Radiological Protection Control through Inspection and Self-assessments" i Uppsala i september 2004. Föredraget behandlade lärdomar från tillsyn av verksamhet med att utreda händelser med avseende på bl.a. samspelet Människa-Teknik- Organisation (MTO).

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

Följande urval kan nämnas:

Föreläsare

- Räddningsverkets högre räddningskurs
- Banverkets haveriutredarkurs
- Frivilliga Flygkåren och flygklubbar i Göteborg
- Arlanda Brand- och räddningsskola
- Flygingenjörutbildningen vid Mälardalens högskola
- Segelflygförbundet
- Stockholms flygklubbar
- Tekniska roteln vid polisen i Västra Götaland
- Sveriges flygföretags riksförbund
- Luftfartsverkets helikopterkontrollanter
- Presskonferens Linaterapporten
- Presentation av Linaterapporten för de skandinaviska luftfartsmyndigheterna
- Föredrag på seminarium för SAS flight Academy
- Föredrag på seminarium för Sörmlands läns landsting

Kursdeltagare

- Kurs i kvalitetsutvärdering, CAF – metoden
- Kursen "Human factors in Flight Safety and Accident Investigation"
- Kursen "Aircraft Accident Preparedness Course" i Reykjavik
- Kurs för motorunderhållspersonal vid Lycoming Service School i Williamsport
- Kurs i motordemontering och montering vid Lycoming Service School i Williamsport
- Teknisk kurs angående Airbus A-320 i Köpenhamn

Dessutom har utbildning/planering skett i seminarieform med hela SHKs personal vid ett tvådagarsmöte. Mötet koncentrerades till diskussioner av verksamhetsplan, miljöpolicy och kvalitetsarbete.

Under år 2004 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. Många av rekommendationerna bygger på analyser och resultat som också är tillämpliga utanför transportsektorn, t.ex. på arbetslivets område eller i fritidssektorn. SHKs 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. Målet avseende handläggningstider anges i regleringsbrevet till högst tolv månader för militära ärenden, civila sjöfartsärenden, ärenden rörande spårbunden trafik och ärenden rörande annan verksamhet samt till i genomsnitt sex månader för civila luftfartsärenden. I återrapporteringen skall SHK redovisa, jämföra och kommentera handläggningstiden över den senaste treårsperioden. Kommentarer skall lämnas till de fall där målet inte uppnåtts.

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. Tabell 3 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

Vad avser återrapporteringen av handläggningstider har SHK valt att i samband med redovisning av presentationer för respektive verksamhetsgren, utom civil luftfart, kommentera de fall där den totala handläggningstiden i ett avslutat ärende överstigit den föreskrivna tiden. För verksamhetsgrenen civil luftfart kommenteras den genomsnittliga handläggningstiden under år 2004.

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 SHKs 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 rekommendationerna.

2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ing. balans	Nyinkomna	Avgjorda	Utg. balans
2002	16	101	83	34
2003	34	137	144	27
2004	27	170	168	29

Tabell 2 a Inledda undersökningar

		2002	2003	2004
Tunga fpl ¹	Tunga fpl	9	5	4
Flermotoriga lätta fpl	Flermotoriga lätta fpl	2	1	1
Enmotoriga fpl	Enmotoriga fpl	8	12	8
Sjöflygplan	Enmotoriga sjöfpl	1	2	4
Helikoptrar	Helikoptrar	4	3	9
	Gyroplan	0	0	0
Segelflygplan	Segelflygplan	1	0	1 ²⁾
Ultralätta fpl	Ultralätta fpl	9	6	0
	Ultralätta sjöfpl	1	2	0
Hängglidare	Hängglidare	2	1	0
Ballonger	Ballonger	1	0	2
Flygskärmar	Flygskärmar	6	11	7
Summa		44	43	36³⁾

Anm ²⁾ + 14 delegerade till Segelflygförbundet

³⁾ Totalt "beslut att utreda" 36+14delegerade till Segelflygförbundet

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

Tabell 2 b Slutrapporter

		2002	2003	2004
Tunga fpl ²	Tunga fpl	3	9	3
Flermotoriga lätta fpl	Flermotoriga lätta fpl	0	2	2
Enmotoriga fpl	Enmotoriga fpl	9	9	11
Sjöflygplan	Enmotoriga sjöfpl	0	1	4
Helikoptrar	Helikoptrar	4	3	4
	Gyroplan	1	0	-
Segelflygplan	Segelflygplan	0	1	-
Ultralätta fpl	Ultralätta fpl	7	7	2
	Ultralätta sjöfpl	0	3	1
Hängglidare	Hängglidare	0	3	-
Ballonger	Ballonger	0	1	1
Flygskärmar	Flygskärmar	2	11	8
Summa		26	50	36
Sannolik olycksorsak fastställd		26	50	35

Tabell 3. Rekommendationer

År	Ingående balans	Avgivna	Genomförda	Ej genomförda	Utgående Balans
2002	22	14	8	-	28
2003	28	30	30	-	28
2004	28	21	22	-	27

2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2002	0	4	2	2
2003	2	3	4	1
2004	1	69	66	4

² Med tunga flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa som överstiger 5 700 kg.

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2002	2	0	0
2003	1	2	1
2004	4*	1	1

- Anm + 1 delegerad till Sjöfartsinspektionen

Tabell 3. Rekommendationer

År	Ingående Balans	Avgivna	Genomförda	Ej genomförda	Utgående Balans
2002	–	–	–	–	–
2003	0	7	1	–	6
2004	6	3	9	-	-

2.2.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2002	1	7	6	2
2003	2	10	8	4
2004	4	5	6	3

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2002	2	1	1
2003	3	1	1
2004	2	2	2

Tabell 3. Rekommendationer

År	Ingående Balans	Avgivna	Genomförda	Ej genomförda	Utgående balans
2002	2	6	2	–	6
2003	6	4	10	–	–
2004	-	16	-	-	16

2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2002	2	4	5	1
2003	1	13	8	6
2004	6	9	8	7

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2002	1	2	2
2003	6	1	1
2004	1 *	1	1

*Anm +1 deleg. Till Försvarsmakten

Tabell 3. Rekommendationer

År	Ingående balans	Avgivna	Genomförda	Ej genomförda	Utgående balans
2002	-	21	11	0	10
2003	10	1	10	0	1
2004	1	6	1	0	6

2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. In- och utgående balans.

År	Ingående balans	Nyinkomna ärenden	Avgjorda ärenden	Utgående balans
2002	1	7	7	1
2003	1	8	7	2
2004	2	9	7	4

Tabell 2. Inledda undersökningar och slutrapporter.

År	Inledda undersökningar	Slutrapporter	Sannolik olycksorsak fastställd
2002	1	1	1
2003	2	1	1
2004	3	1	1

Tabell 3. Rekommendationer

År	Ingående balans	Avgivna	Genomförda	Ej genomförda	Utgående Balans
2002	28	–	2	–	26
2003	26	5	23	–	8
2004	8	15	10	-	13

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. Vid tveksamma fall har inriktningen varit att i första hand använda befintliga resurser till utredningar där många människor är berörda, där stora värden står på spel och där största potentialen till säkerhetshöjande åtgärder bedöms finnas.

Inom den yrkesmässiga luftfarten har SHK under året slutfört sex utredningar, tre inom tung luftfart och tre inom helikopterverksamhet. Två av utredningarna inom den tunga luftfarten avser allvarliga tillbud med samma typ av luftfartyg, British Aerospace ATP, till följd av brister i elsystemet. Den tredje utredningen avser en avåkning med ett svenskt charterflygplan av typ Douglas DC-9-83, på Londonderry Airport på Irland. Inom helikopterverksamheten har samtliga utredningar avsett olyckor med enmotoriga lätta helikoptrar.

Under året har fyra nya utredningar inletts beträffande tung yrkesmässig luftfart, tre allvarliga tillbud och en olycka. Två av tillbudena avser undersökning av separationsunderskridanden till följd av fel eller feltolkning av kollisionsvarningssystemet (TCAS). Övriga två ärenden avser tekniska fel i landställssystem.

Beträffande den yrkesmässiga helikopterverksamheten har under året inletts undersökning av fyra olyckor vid vilka såväl operativa som tekniska faktorer bedöms ha varit bidragande. Den sista av dessa avser en räddningshelikopter av typ Sikorsky S-76C, som under ett räddningsuppdrag i Gryts skärgård i mörker havererade i vattnet. Helikoptertypen, som är tvåmotorig och utrustad med autopilot, opererades enligt tvåpilotsystem.

Beträffande den icke yrkesmässiga luftfarten har SHK inlett undersökning av fem helikopterolyckor vilket är en högre siffra än normalt. Vid en av dessa omkom tre personer. Som framgår under 2.2.1 så var utfallet av olyckor inom den icke yrkesmässiga luftfarten av normalklass tämligen normalt förutom en viss ökning vad gäller sjöflygverksamhet. Inom det ultralätta flyget, som tidigare varit drabbat av relativt många olyckor, var utfallet noll vilket får anses som positivt. Antalet slutförda undersökningar var något lägre än under 2003 men högre än året dessförinnan. Dessa svängningar beror till stor del på att flera ärenden låg nära slutförande i slutet av året men inte hann slutföras.

Undersökning av okomplicerade luftfartsolyckor inom den icke yrkesmässiga luftfarten redovisas i allmänhet i s.k. förkortade slutrapporter. Under året avlämnades 36 slutrapporter varav 27 som förkortade rapporter.

SHK har kunnat fastställa den sannolika olycksorsaken i alla undersökningar utom en och därmed också haft möjlighet att ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar. Den undersökning där sannolik haveriorsak inte har kunnat fastställas avser en olycka med ett enmotorigt flygplan som havererade i Skälderviken, därefter sjönk och sedan aldrig återfanns.

SHK har lämnat sammanlagt 21 rekommendationer till Luftfartsverket vilket är ett normalt antal. SHK följer sedan år 1998 kontinuerligt upp vilka åtgärder som vidtas av Luftfartsverket med anledning av lämnade rekommendationer. Generellt kan konstateras att följsamheten är god. I några fall har rekommendationer åtgärdats genom annan åtgärd men som SHK ansett vara relevant. I några enstaka fall har rekommendationer, på acceptabla grunder, inte genomförts.

Under året har sex utredningar slutförts inom yrkesmässig luftfart. 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. Som regel översätts alla slutrapporter, som berör yrkesmässig flygverksamhet eller utländskt registrerade luftfartyg, till engelska. Vidare skall i vissa av dessa utredningar utländska myndigheter ges tillfälle att under 60 dagar ta del av ett utkast och vid behov lämna synpunkter, någonting som påverkar tidsåtgången.

SHK har under året, som ackrediterad representant enligt ICAO Annex 13, engagerats i 11 nya undersökningar som leds av utländska myndigheter. Antalet är mer än normalt och dessa engagemang kräver i vissa fall avsevärda arbetsinsatser från utredningschefernas sida utan att det återspeglas i SHKs egen statistik för genomsnittlig utredningstid.

Någon tidsutdräkt vid inledningen av en undersökning förekommer normalt inte. Den genomsnittliga handläggningstiden för rapporter som färdigställdes under år 2004 var 7,8 månader vilket är kortare än året dessförinnan då genomsnittstiden var 8,2 månader. Under år 2002 var motsvarande tid 6,7 månader. En orsak till ökningen under år 2004 är att undersökningen av fem olyckor inom den tunga luftfarten, (SE-LGX, SE-LGZ, SE-RDL, LN-RPL), samtliga med internationell medverkan, har krävt stora arbetsinsatser. Antalet helikopterolyckor inom den yrkesmässiga luftfarten har varit ovanligt stort vilket krävt extra arbetsinsatser.

Allmänt civil sjöfart, spårbunden trafik och militär verksamhet

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

Civil sjöfart

Vid ingången till år 2004 fanns ett pågående ärende. Under året inkom 69 nya ärenden. I fyra av dessa inleddes undersökning och i ett ärende överläts undersökningen till Sjöfartsinspektionen. Det stora antalet nya ärenden förklaras av att Sjöfartsinspektionen sedan hösten 2004, under en försöksperiod, till SHK vidarereporterar alla tillbud och olyckor (jfr s 2) avseende civil sjöfart som inrapporteras till inspektionen.

De ärenden där undersökning inleddes är följande.

Den 28 jan kolliderade fiskefartygen VY 55 Lister med GG 149 Kenya på internationellt vatten söder om Öland. I samband med olyckan omkom en av besättningsmännen på Lister.

Den 16 februari kolliderade passagerarfärjan Stena Nautica med torrlastfartyget Joanna i dimma i farvattnen utanför Varberg. Stena Nautica hade 91 passagerare och 37 besättningsmän ombord och Joanna hade sju besättningsmän. Olyckan ledde inte till några personskador, men båda fartygen skadades. Den kollisionsskada som Stena Nautica åsamkades ledde till vatteninträngning. På grund av att många vattentäta dörrar i färjan stod öppna förelåg klara risker för att hon skulle sjunka eftersom det inträngande vattnet kunde sprida sig över stora delar av det nedre däck. Utredningen är mycket omfattande och komplicerad, bl.a. har undersökningen av fartygets konstruktion i olika delar samt den vattentäta indelningen fått äga rum parallellt med att hon reparerades i Gdansk i Polen.

På grund av ett läckage förliste den 30 april 2004 passagerarfartyget Eyrstrasalt på resa från Åhus till Skillinge i Skåne. Samtliga tre besättningsmän räddades.

Den 24 november gick passagerarfärjan Casino Express på grund i hårt väder utanför Umeå. Fartyget sprang läck och maskinrummet vattenfylldes delvis. 39 passagerare och 10 besättningsmän evakuerades från fartyget av Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet.

Under året lämnades slutrapport i ett ärende. Det gällde en grundstötning i Mälaren den 14 september 2002 med tankfartyget M/T NEPTUNUS. Utredningstiden, knappt 18 månader, 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. De i slutrapporten lämnade rekommendationerna tar främst sikte på förbättring av metod för att bestämma Mälarens vattenstånd och rutinen att följa dess variation samt att tydliggöra regelverk och krav på fartyg för passage genom Södertälje kanal och inpassage i Mälaren.

Handläggningstiden för de två rapporter som färdigställdes under år 2003 var 11 månader och 4 dagar respektive 12 månader och 13 dagar. Under år 2002 lämnades ingen slutrapport.

Spårbunden trafik

Vid ingången av år 2004 fanns fyra pågående ärenden. Under året inkom fem nya ärenden. I två av dessa inleddes undersökning. Det ena ärendet avser en olycka den 10 september 2004 där ett regionaltåg vid en plankorsning kolliderade med en lastbil. Två personer omkom och flera personer skadades. Undersökningen bedrivs på bred front där såväl faktorer inom järnvägsområdet som faktorer inom vägtrafikområdet studeras. Det andra ärendet avser ett tillbud till kollision, den 12 maj 2004, mellan två persontåg på järnvägsstationen i Ljung.

Under 2004 har rapporter lämnats beträffande undersökningar av tre händelser, ett tillbud i Ope i Jämtland, en olycka i Hok i Småland och ett tillbud vid Torup i Halland på banan mellan Torup och Smålandsstenar.

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. Det rädde vid tillfället en onormalt besvärlig nedisningssituation vid Ope.

Den långa utredningstiden, 21 månader, förklaras av att sakförhållandena var ovanligt komplexa och av byte av ansvarig haveriutredare under utredningens gång. Den först ansvarige haveriutredaren slutade sin anställning hos SHK vid årsskiftet 2003/2004.

Den 16 juni 2003 inträffade en allvarlig olycka i Hok i Småland på Nässjö-Vaggeryd-banan, en s.k. tåganmälningsträcka (TAM-sträcka), där tågklarerare i varje ände på banan till varandra anmäler trafik och ger klart till tågrörelser på banan. Ett godståg som felaktigt kommit ut på banan i riktning mot Nässjö kolliderade med en motorvagn på väg mot Vaggeryd. Vid sammanstötningen trycktes motorvagnen ca 36 m bakåt. De 27 ombordvarande skadades i olika grad. Lyckliga omständigheter, som att motorvagnen hade stannat vid Hoks station för resandeutbyte och att godståget var olastat medförde att ingen omkom och endast ett fåtal av passagerarna fick allvarligare skador. Motorvagnen och dieselloket i vagnuttagningen fick omfattande skador och tre av godsvagnarna spårade ur. Tåganmälan bygger på ett system av administrativa regler som beskriver vilka olika åtgärder en tågklarerare ska utföra i olika situationer innan denne t.ex. får ge starttillstånd, körtillstånd eller ställa en utfartssignal till kör. Reglerna och de föreskrivna manuella åtgärderna utgör säkerhetsbarriärerna i systemet, dvs. säkerheten är helt beroende av att den enskilde tågklareraren alltid utför korrekta åtgärder i en exakt ordningsföljd.

En incident i Torup i Småland den 1 juli 2003 inträffade också på en sk. TAM-sträcka (Torup – Smålandsstenar). Ett godståg kom felaktigt ut på banan trots att det redan fanns trafik på denna. Eftersom incidenten inträffade på en TAM-sträcka kunde utredningsarbetet i viss omfattning samordnas med utredningen av Hok-olyckan. Ärendena behandlades därför samtidigt och finns i en och samma rapport.

Hok-utredningen var mycket omfattande och genomfördes med starkt fokus på samspelet människa – teknik – organisation, en s.k. MTO-analys. Målet för denna var dels att finna olyckans orsaker genom en analys av vilka barriärer i systemet som brutits igenom, dels utröna om systemet, dvs. regelverk, rutiner och tekniska hjälpmedel m.m. har sådan utformning att tågklarerarna ges bästa möjliga förutsättningar att utföra sina arbetsuppgifter på ett korrekt sätt. Beroende främst på det omfattande materialet tog undersökningen 18 månader att genomföra.

Utredningstiden för det spårvägsärende som avslutades under 2003 var knappt 12 månader och för det ärende som avslutades under år 2002 var 15 månader och 20 dagar.

Militära ärenden

Vid ingången av år 2004 fanns sex pågående ärenden. Under året inkom nio nya ärenden. I ett av dessa inleddes undersökning och i ett ärende överläts undersökningen åt Försvarsmakten. Den inledda undersökningen avser en kollision den 13 juni år 2004 mellan två stridsbåtar, 90H, vid Sollenkroka i Stockholms skärgård. Båtarna var på återfärd från en övning. Den ena körde upp på den andra varvid två värnpliktiga soldater som stod på däck omkom.

Under året lämnades slutrapport i ett ärende. Det gällde en grundstötning med Stridsbåt 881 den 25 april år 2003. Båten, som transporterade manskap om 20 man, gick i hög fart på grund och stannade med fören ca 20 m upp på ön St Brorn. Inga personer skadades allvarligt. Båten fick omfattande skador. I rapporten lämnas sex rekommendationer av i huvudsak operativ karaktär. De avser framför allt urval och utbildning av stridsbåtsförare och planering av övningar. Utredningstiden, knappt 18 månader, förklaras bl.a. av att SHK underrättades om olyckan drygt en månad efter händelsen och av att det vid remissförandet framkom nya uppgifter som medförde att det blev nödvändigt att göra förnyade intervjuer.

Handläggningstiden för den rapport som lämnades år 2003 var 11,5 månader. Handläggningstiden för de två rapporter som lämnades år 2002 var 1 år 8 månader och 18 dagar respektive 3 år och 10 dagar.

Andra ärenden

Vid ingången av år 2004 fanns två pågående ärenden. Under året inkom nio nya ärenden och i tre av dessa inleddes undersökning. Den första undersökningen avser en brand den 9 april i Hotell Borgholm i Borgholm på Öland. Två hotellgäster omkom och en gäst samt en från hotellpersonalen skadades. SHKs undersökning av händelsen är mycket omfattande och komplicerad, bl.a. har djupgående särskilda undersökningar genomförts betr. såväl brandförlopp och rökspridning som larmfunktioner m.m. Den andra undersökningen avser en olycka den 27 juli 2004. På linbanan i Abisko lossnade en korg och gled ned längs wiren och slog i den efterföljande korgen. En person omkom och tre skadades vid olyckan.

Den tredje undersökningen avser en vägtrafikolycka den 19 oktober 2004 med en tung lastbil och två personbilar. Fem personer omkom.

Under året lämnades slutrapport i ett ärende. Det gällde en olycka den 24 januari 2003 då sex personer omkom 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 genomförde en mycket omfattande undersökning av såväl själva avåkningen och dess direkta och indirekta orsaker som olyckans effekter, skademekanismer, räddningsinsatsen, det medicinska omhändertagandet på platsen samt ambulanssjukvården.

Undersökningen gav vid handen att olyckan orsakades av att det saknades förutsättningar att på ett säkert sätt genomföra den planerade färden under de förhållanden som rådde med avseende på väglag, vägstandard, fordon och däcksutrustning.

Av den medicinska utredningen framgår att de dominerande skademekanismerna var dels att passagerarna kastades runt i bussen vid avåkningen, dels att vissa kastades eller drogs ut ur bussen helt eller delvis när den välte. Endast två passagerare använde säkerhetsbälte. Om samtliga passagerare hade använt bälten är det klart att många skulle ha sluppit skador och andra fått lindrigare skador.

I rapporten lämnade SHK 15 rekommendationer till Vägverket och Räddningsverket.

På grund av utredningens omfattning dels totalt sett, dels med tanke på de mycket ingående särskilda undersökningarna rörande personskadornas omfattning och uppkomstmekanismer och bussens däck tog den 13 månader att slutföra.

Utredningstiden för den rapport som lämnades år 2003 var 1 år 2 månader och 17 dagar och för den rapport som lämnades år 2002 fyra år och knappt elva månader.

Tidsåtgången för utredningar inom kategorin annan verksamhet 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 ofta bedrivas på områden som är nya för SHK. Vanligen krävs inledningsvis 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 fåtal undersökningar på olika områden där utredningsförutsättningarna är mycket olikartade är det svårt att dra några generella slutsatser om tidsåtgången. Dock har tidsåtgången minskat år från år under de aktuella tre åren.

2.3.2 Utåtriktad verksamhet

Återrappporteringskrav:

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

Återrappportering

Representanter från SHK har under år 2004 deltagit i följande internationella konferenser och möte:

- Kanada den 10-17 januari: studiebesök på svenska ambassaden i Ottawa och på Transportation Safety Board.
- International Transportation Safety Association (ITSA) möte den 24-26 mars
- Oshkosh AirVenture, studiebesök den 26-31 juli
- Nordic Meeting I Finland den 20 - 23 September
- - Nordic Rail Accident Investigators möte den 7-8 oktober
- Flight Safety Foundation (FSF) 57th annual International Air Safety Seminar i Shanghai den 15-18 november.

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 SHKs 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 SHKs rapporter har förekommit i nationella och internationella flygtidskrifter.

SHK har sedan januari 1998 en webbplats på Internet, www.havkom.se. Samtliga SHKs rapporter har sedan dess lagts ut på webbplatsen 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 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.

2.3.3 Personal

Organisation

SHK bestod vid utgången av år 2004 av en generaldirektör, tillika haveriutredare, 16 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 SHKs instruktion är fastlagt vilken kompetens som skall finnas företrädd hos haveriutredarna. Situationen under år 2004 var följande.

Av haveriutredarna är tre jurister med domarerfarenhet. För verksamheten avseende civilt flyg finns fyra tillsvidareanställda haveriutredare, två med flygteknisk sakkunskap och två med flygoperativ sådan. Flertalet utredare har också allmän teknisk sakkunskap.

De övriga haveriutredarna med tillsvidareanställning är en med inriktningen befolkningsskydd och räddningstjänst och en med inriktningen ”human factors”. SHK har härutöver en arvodesanställd haveriutredare med sakkunskap inom befolkningsskydd och räddningstjänst. 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. Inom civil sjöfart arbetar tre utredare på arvodesbasis. Av de tre sjöutredarna har en sjöoperativ sakkunskap och två sjöteknisk sakkunskap.

Inom området spårbunden trafik arbetar två arvodesanställda utredare, en med operativ sakkunskap och en med teknisk sådan. Den senare tillträdde under år 2004. I övrigt anlitar SHK – liksom tidigare – särskilt förordnade experter inom olika områden.

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 m² över mark och 17 m² under mark. Hyresavtalet löper ut 2005-08-31.

Nuvarande lokaler kommer inte att vara tillräckligt stora då personalstyrkan under kommande år utökas. Under år 2004 har därför studerats möjligheten till anskaffande av nya lokaler. Utgångspunkten har varit att hitta lokaler som:

- ligger i anslutning till andra myndigheter för att kunna dela kostnaden med dem för vissa funktioner
 - är belägna så att kontakter i samband med utredningar och med myndigheter m.m. underlättas
 - totalt sett, inte ger en högre kostnad än nuvarande lokaler för motsvarande funktioner.
- Lokaler som uppfyller kraven har hittats i centrala Stockholm. En flytt är planerad under år 2005.

2.3.5 Kompetensförsörjning

Mål och återrapporteringskrav

I regleringsbrevet anges att SHK skall verka för en långsiktig och god personalförsörjning med för verksamheten ändamålsenlig kompetens. Målen för kompetensförsörjningen, som skall vara tydliga och uppföljningsbara, skall ha en klar och tydlig koppling till målen för verksamheten, myndighetens uppgifter, nuvarande kompetensförsörjning och bedömningen av arbetsläget.

SHK skall i åiterrapporteringen redovisa i vilken omfattning myndighetens mål för kompetensförsörjningen under år 2004 har uppnåtts, vilka åtgärder som har vidtagits och vilka mål som gäller för myndighetens kompetensförsörjning under 2005 respektive 2006-2007. Redovisningen av mål skall i första hand fokusera på personalens ålderstruktur, könsfördelning, rörlighet samt myndighetens arbete för att främja etnisk och kulturell mångfald.

Mål och vidtagna åtgärder för 2004

Målen för kompetensförsörjning för 2004 var dels att som läkareexperter rekrytera en kvinnlig läkare och en läkare med annan etnisk bakgrund än svensk dels att söka sänka genomsnittsåldern vid SHK.

Beträffande måluppfyllelsen kan följande redovisas.

Under år 2004 inleddes ett arbete med att överlag inventera behovet av expertkompetenser. Avsikten är att, med detta som underlag, göra en upphandling och träffa ramavtal inom alla de områden där SHK återkommande har behov av expertkompetens. Det har, mot denna bakgrund, inte befunnits ändamålsenligt att göra en separat upphandling av medicinsk expertkompetens.

Genomsnittsåldern för haveriutredare var, vid årsskiftet 2004-2005, i stort sett densamma som vid föregående årsskifte (54 år). Medelåldern är således fortsatt hög. Förklaringen är att det i regel krävs en lång yrkeserfarenhet för att förvärva den kompetens som efterfrågas för att tjänstgöra som haveriutredare hos SHK. Även medelåldern för kanslipersonalen är i stort sett oförändrad (52 år).

Redovisning av mål för 2005 och 2006-2007

Ett gemensamt mål för 2005 och för 2006-2007 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 utbildning 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 förnyring, etnisk och kulturell mångfald samt jämn könsfördelning alltjämt gälla. Rutinerna vid anställningsprocessen skall för 2005-2007 utformas så att de stödjer målen. Tjänster skall - om inte särskilda tungt vägande skäl talar däremot - tillsättas genom öppet ansökningsförfarande.

Särskilda mål för år 2005

Ett mål för år 2005 är att rekrytera en administratör som skall vara generaldirektörens närmaste medarbetare i administrativa frågor. Bakgrunden till detta är att den administrativa delen av SHKs verksamhet har ökat vilket inneburit en ökad arbetsbelastning för haveriutredarna som i stor utsträckning har ansvaret för beredning och handläggning av dessa göromål. Detta har fått till följd att tillgänglig tid för utredningsarbete påverkats negativt. Ytterligare mål för år 2005 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. På spårvägssidan kommer dessutom den kommande implementering av EU:s säkerhetsdirektiv att kräva att två heltidsanställda haveriutredare anställs.

För år 2005 har som mål uppställts rekrytering av haveriutredare avseende spårbunden trafik, sjöfart och militär verksamhet.

Som nämnts ovan skall under år 2005 också en upphandling av expertkompetens ske.

Särskilda mål för åren 2006-2007

Ett särskilt mål för år 2006 och 2007 är att anpassa personalstyrkan till de krav som en utvidgad verksamhet kommer att ställa. När det gäller behovet av ytterligare personal skall det också ses mot bakgrund av de fördelar den planerade samlokaliseringen med två andra myndigheter kommer att innebära. Samlokaliseringen kommer att, i ett första steg, ge möjlighet till samverkansvinster vad gäller posthantering, telefon, receptionist och gemensamma lokaler. Samarbetet kan i ett andra steg sannolikt utvecklas ytterligare.

2.3.6 Insatser för ökad effektivitet m.m.

Verksamhetsplan och Miljöledningssystem

Under andra halvåret 2004 har SHKs första verksamhetsplan tagits fram. Planen kommer att fastställas i början av år 2005.

Efter beslut av regeringen har under året bedrivits arbete för att ta fram ett förenklat miljöledningssystem för all verksamhet såväl för den administrativa som för kärnverksamheten. Miljöutredningen har redovisats för regeringen under året och miljöpolicy, miljömål och handlingsprogram redovisas separat i samband med årsredovisningen.

Verksamhetshandboken

Under året har ett revideringsarbete av handboken utförts. Förslag till handbok lämnades i slutet av året och ett slutligt fastställande planeras i början av år 2005.

Handboken innehåller organisation, verksamhetsmål, policydokument, processbeskrivningar och riktlinjer för personalen. Handboken är styrande för verksamheten och medför att arbetet som utförs vid SHK bedrivs enhetligt.

Utbildning av personal

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

Interna kvalitetsrevisioner

Ett system för internrevision av utredningar togs fram under 2003. 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. Alla rapporter som lämnats efter september 2003 kvalitetsgranskas. Granskningsarbetet påbörjades hösten 2004.

2.3.7 Kostnader (tkr)

Förvaltningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår- bunden	Militära	Andra	Totalt
2002	5 829	971	486	971	1 457	9 714
2003	7 534	1 256	628	1 256	1 883	12 557
2004	8 343	1 391	695	1 391	2 086	13 906

Personalkostnaderna har ökat jämfört med år 2003 på grund av att kostnaderna för de nya tjänsterna under år 2003 – två halvtidstjänster som omvandlats till heltidstjänster och tre nya heltidstjänster – avser hela år 2004 men endast del av år 2003. Summa löner, pensionsavgifter och arbetsgivaravgifter var för år 2003 8 599 tkr och för år 2004 10 215 tkr.

Särskilda utredningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spår- bunden	Militära	Andra	Totalt
2002	859 ¹⁾	236 ²⁾	271 ³⁾	670 ⁴⁾	153	2 189
2003	559 ⁵⁾	369 ⁶⁾	315 ⁷⁾	550 ⁸⁾	786 ⁹⁾	2 579
2004	1 118	1 507	762	1 296	1 444	6 127

¹⁾ Av kostnaderna belöper 209 tkr på undersökningen av en internationell olycka i Milano.

²⁾ Av kostnaderna belöper 148 tkr kr på undersökningen av passagerarfärjan Visby

³⁾ Av kostnaderna belöper 146 tkr på undersökningen av kollision mellan godsvagnar och en tankbil.

⁴⁾ Av kostnaderna belöper 662 tkr på de tre militära undersökningarna (ML-02/99, M-002/00 och M-002/02).

⁵⁾ Av kostnaderna belöper 131 tkr på två omfattande civila undersökningar (L-002/02 och INTL-010/01, Milano)

⁶⁾ Av kostnaderna belöper 231 tkr på en undersökning av tankfartyget Neptunus (S-004/02)

⁷⁾ Av kostnaderna belöper 246 tkr på två undersökningar inom spår-bunden trafik (J-003/02 och J-004/03)

⁸⁾ Av kostnaderna belöper 358 tkr på två militära undersökningar (M-002/02 och M-04/03)

⁹⁾ Av kostnaderna belöper 737 tkr på två undersökningar av bussar (O-003/02 och O-001/03)

Orsaker till de högre utredningskostnaderna år 2004 jämfört med år 2003 är följande.

Civil luftfart

De undersökningar som bedrevs under år 2003 var av enklare beskaffenhet än de som bedrevs under år 2004. Således förekom tekniska fel i tre undersökningar år 2003 att jämföra med nio fall år 2004. Tekniska fel medför fler kostsamma tekniska specialundersökningar. Tre undersökningar under år 2003 avser helikopterolyckor där SHK saknar egen operativ helikopterkompetens vilken måste hyras in. Detta ska jämföras med 2004 då motsvarande siffra var nio. Två utredningar med TCAS år 2004 medförde att experter måste hyras in då SHK saknar egen kompetens. Två olyckor i linjefart år 2004 ökade kostnaderna då linjefartsolyckor alltid medför omfattande utredningar.

Av kostnaderna belöper 166 tkr på två helikopterolyckor, ärendena L-45/04 och L-46/04. 189 tkr belöper på ärendena L-37/04 och L-49/03, båda linjefartsolyckor.

Civil sjöfart

Under år 2003 bedrevs undersökning i tre ärenden. Två av dessa avslutades under år 2003. År 2004 bedrevs undersökning i fem ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2004. Av kostnaderna för år 2004 belöper 929 tkr på ärende S-02/04. Ärendet gäller kollisionen mellan passagerarfärjan Stena Nautica och torrlastfartyget Joanna, utredningen är särskilt omfattande. Undersökningen omfattar såväl fartygens manövrering som deras tekniska konstruktion och utrustning samt Sjöfartsinspektionens tillsynsåtgärder. Betydande undersökningsinsatser har också genomförts beträffande räddningsinsatsen och bärgningen av Stena Nautica. Undersökningar beträffande Stena Nauticas konstruktion i olika delar samt den vattentäta indelningen har i stor utsträckning också fått äga rum parallellt med reparationsarbetena vid ett varv i Polen. Mot denna bakgrund har undersökningen kommit att dra stora kostnader.

Spårbunden trafik

Under år 2003 bedrevs undersökning i fem ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2003. Under år 2004 bedrevs undersökning i sex ärenden. Tre av dessa avslutades under år 2004. Av kostnaderna för år 2004 belöper 387 tkr på ärende J-04/03. Undersökningen gäller en kollision i Hok i Småland mellan ett resandetåg med passagerare och ett godståg, undersökningen var särskilt omfattande och arbetskrävande. Eftersom säkerheten bl.a. på den aktuella banan bygger på att enskilda tågklarare alltid gör rätt, dvs. följer alla regler och rutiner till punkt och pricka genomfördes utredningen med starkt fokus på samspelet människa – teknik – organisation, en s.k. MTO-analys genomfördes. I ärendet lades mycket arbete bl.a. på att utröna om systemet, dvs. regelverk, rutiner och tekniska hjälpmedel m.m. har sådan utformning att tågklararna har förutsättningar att utföra sina arbetsuppgifter på ett korrekt och säkert sätt.

Militär verksamhet

Under år 2003 bedrevs undersökning i sju ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2003. År 2004 bedrevs undersökning i åtta ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2004. Två undersökningar avseende helikoptershaverier som inleddes år 2003 (i mars resp. november) har pågått under hela år 2004 och varit särskilt omfattande. Det gäller dels en olycka med helikopter av typen Hkp11(M-04/03) som deltog i en militär övning som ambulanshelikopter varvid den havererade och en person omkom dels en olycka med en helikopter av typen Hkp10(M-11/03) som i samband med en vinschövning havererade varvid sex besättningsmän omkom. Utredningskostnaderna har under år 2004 uppgått till 368 tkr för M-04/03 och 584 tkr för M-11/03.

Annan verksamhet

Under år 2003 bedrevs undersökning i tre ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2003. År 2004 bedrevs undersökning i fem ärenden. Ett av dessa avslutades under år 2004. Av utredningskostnaderna för år 2004 belöper 1 086 tkr på ärende O-01/04. Undersökningen som gäller branden i Hotell Borgholm har varit särskilt omfattande och kostnadskrävande. I undersökningen har bl.a. genomförts särskilda djupgående och omfattande prov och undersökningar av brandförlopp, brand- och rökspridning samt hotellets larmanläggning m.m.

Totala förvaltnings- och utredningskostnader

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden	Militära	Andra	Totalt
2002	6 688	1 207	757	1 641	1 610	11 903
2003	8 093	1 625	943	1 806	2 669	15 136
2004	9 461	2 897	1 458	2 686	3 530	20 032

Statens haverikommissionens årsredovisning för 2004 har beslutats den 21 februari 2005.

Stockholm 2005-02-21

Åsa Kastman Heuman
Generaldirektör

RESULTATRÄKNING

(tkr)	Not	2004	2003
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	6 177	2 542
Intäkter av bidrag		13 932	11 771
Finansiella intäkter		0	8
Summa		20 109	14 321
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	2		
	3	-12 902	-9 953
Kostnader för lokaler		-1 021	-1 003
Övriga driftkostnader	4	-5 855	-3 930
Finansiella kostnader	5	-66	-67
Avskrivningar och nedskrivningar		-188	-183
Summa		-20 032	-15 136
Verksamhetsutfall		77	-815
Årets kapitalförändring	6	77	-815

BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2004-12-31	2003-12-31
TILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	7	507	622
Summa		507	622
Fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	8	5 080	3 528
Övriga fordringar		4	4
Summa		5 084	3 532
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	9	275	303
Övriga upplupna intäkter		9	0
Summa		284	303
SUMMA TILLGÅNGAR		5 875	4 457
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	10	15	15
Balanserad kapitalförändring	11	-726	88
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		77	-815
Summa		-634	-712
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	12	478	584
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	13	2 836	2 472
Skulder till andra myndigheter	14	1 025	433
Leverantörsskulder		845	307
Övriga skulder	15	401	267
Summa		5 585	4 063
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	16	649	803
Övriga förutbetalda intäkter	17	275	303
Summa		924	1 106
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		5 875	4 457

FINANSIERINGSANALYS

(tkr)	Not	2004	2003
DRIFT	18		
Kostnader		-19 844	-14 937
Finansiering av drift			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		6 177	2 542
Intäkter av bidrag	19	13 932	11 771
Övriga intäkter		0	8
Summa medel som tillförts för finansiering av drift		20 109	14 321
Ökning(-) av kortfristiga fordringar		-1 531	-144
Ökning(+) av kortfristiga skulder		1 082	744
KASSAFLÖDE TILL DRIFT		-184	-16
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-74	-519
Summa investeringsutgifter		-74	-519
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		74	504
- amorteringar		-180	-200
Ökning/Minskning av statskapital med medel som erhållits från/tillförts statsbudgeten		0	15
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		-106	319
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-180	-200
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		-364	-216
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		-2 472	-2 256
Minskning(-) av tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		-364	-216
SUMMA FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		-364	-216
Likvida medel vid årets slut		-2 836	-2 472

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 periodavgränsningsposter per 2004-12-31.

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

Inköpta fr.o.m

	2002
Televäxel	5 år
Elektriska apparater	5 år
Övriga kontorsmaskiner och inredningsinventarier	5 år
Datorer och kringutrustning	3 år

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**

Generaldirektör Lena Svenaeus Styrelseordförande Lärarhögskolan i Stockholm Anställd t.o.m 31 januari 2004	63 tkr
Generaldirektör Åsa Kastman Heu- man Anställd fr.o.m 1 April 2004 Vice ordförande Carnegie Stiftelsen (inget arvode utgår)	596 tkr

Anställdas sjukfrånvaro**SHK**

Anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden i procent.

Sjukfrånvaro	2004	2003
Totalt	5,3	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

(tkr)

Resultaträkning

Not 1	Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2004	2003
	Intäkter av avgifter enligt 4 § avgiftsförordningen	0	0
	Intäkter från särskilda utredningar	6 164	2 540
	Övriga intäkter	13	2
	Summa	6 177	2 542

Intäkter från särskilda utredningar har ökat på grund av ökade utredningskostnader.

Not 2 Verksamhetens kostnader
Enligt villkor för den bidragsfinansierade verksamheten i regleringsbrevet får förvaltningskostnaderna för 2004 högst uppgå till 14 000 tkr (13 5310tkr 2003).

Förvaltningskostnader, netto	13 893	12 547
Förvaltningsintäkter	13	10
Summa	13 906	12 557

Not 3 Kostnader för personal

Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)

Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	7 889	6 187
Övriga kostnader för personal	5 013	3 766
Summa	12 902	9 953

Myndigheten har under slutet av 2003 anställt ytterligare personal samt under 2004 haft ökade kostnader för arvodister.

Not 4 Övriga driftkostnader

Konsultuppdrag US	2 933	756
Övriga driftkostnader	2 922	3 174
Summa	5 855	3 930

Kostnaden för US konsultuppdrag har ökat på grund av ökade utredningskrav.

Not 5 Finansiella kostnader

Räntekostnader avseende räntekonto i Riksgäldskontoret	45	48
Räntekostnader avseende lån i Riksgäldskontoret	12	19
Övriga finansiella kostnader	9	0
Summa	66	67

Not 6 Årets kapitalförändring

Periodiseringsdifferenser	77	-815
Summa	77	-815

Balansräkning

Not 7	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2004-12-31	2003-12-31
	Ingående anskaffningsvärde	1 232	900

	Årets anskaffningar	74	519
	Årets uttrangeringar, anskaffningsvärde	0	-187
	Utrangererat ackumulerade avskrivningar	0	187
	Realisationsförlust vid uttrangering	0	-16
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-611	-598
	Årets avskrivningar	-188	-183
	Utgående bokfört värde	507	622
Not 8	Fordringar hos andra myndigheter	2004-12-31	2003-12-31
	Fordran ingående mervärdesskatt	352	166
	Fakturerat tillsynsmyndigheter	4 728	3 362
	Summa	5 080	3 528
Not 9	Förutbetalda kostnader		
	Förutbetalda hyreskostnader	232	232
	Övriga förutbetalda kostnader	43	71
	Summa	275	303
Not 10	Statskapital		
	Konst från Statens Konstråd	15	15
Not 11	Balanserad kapitalförändring		
	Periodiseringsdifferenser	-726	88
	Summa	-726	88
Not 12	Lån i Riksgäldskontoret		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	584	281
	Under året nyupptagna lån	74	503
	Årets amorteringar	-180	-200
	Utgående balans	478	584
	Utnyttjad låneram	478	584
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 000	600
Not 13	Räntekontokredit i Riksgäldskontoret		
	Beviljad räntekontokredit hos Riksgäldskontoret enligt regleringsbrev	4 000	4 000
	Avgifter	1 049	494
	Bidrag från annan statlig myndighet	1 787	1 978
	Summa utgående skuld på räntekonto	2 836	2 472
	varav kortsiktigt likviditetsbehov	0	0

Skulden består i huvudsak av fordran på tillsynsmyndigheter, eftersom Statens Haverikommission i efterhand fakturerar tillsynsmyndigheterna. Saldot på räntekontot har den 31/1-05 ökat till 3 049 tkr vilket motsvarar kommissionens kortsiktiga likviditetsbehov.

Not 14 Skulder till andra myndigheter

Sociala avgifter	734	316
Övriga skulder till andra myndigheter	291	117
Summa	1 025	433

Statens Haverikommission betalar varje månad en preliminär avtalspremie till SPV. Ett beslut om slutlig premie erhålls vanligtvis påföljande år i april. År 2004 begärde kommissionen att få ett beslut om slutlig premie redan i december samma år, vilket resulterade i att den resterande avtalspremien på 369 046 kr som kommissionen skall betala ligger som skuld per den 31/12.

Not 15 Övriga skulder

	2004-12-31	2003-12-31
Personalens källskatt	236	253
Övriga skulder	165	14
Summa	401	267

Not 16 Upplupna kostnader

Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	460	578
Övriga upplupna kostnader	189	225
Summa	649	803

Not 17 Övriga förutbetalda intäkter

Övriga förutbetalda intäkter	275	303
Summa	275	303

Finansieringsanalys**Not 18 Kostnader**

	2004	2003
Kostnader enligt resultaträkningen	20 032	15 136
Realisationsförlust vid utrangering av anläggningstillgångar	0	-16
Avskrivningar	-188	-183
Kostnader	19 844	14 937

Not 19 Bidragsmedel som erhållits för investeringar är borttaget och beloppet (200 tkr) återfinns under Intäkter av bidrag

SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2004	2003	2002	2001	2000
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 000	600	600	600	600
Utnyttjad	478	584	281	224	266
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Maximalt utnyttjad	3 740	2 893	2 256	2 581	2 173
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	0	0	0
Räntekostnader	45	48	48	48	46
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	6 177	2 542	2 201	3 395	3 768
Anslagskredit (Ej Tillämplig)					
Anslag (Ej Tillämplig)					
Bemyndiganden (Ej Tillämplig)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	12,1	10	8,8	8,8	9
Medelantalet anställda (st)	12,9	11	10	9	9
Driftkostnad per årsarbetskraft	1635	1 489	1 332	1 417	1 497
Kapitalförändring					
Årets	77	-815	576	63	18
Balanserad	-726	88	-488	-551	-596