



## *Årsredovisning*

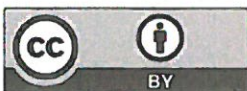
Räkenskapsåret 2014

*Hj*

Årsredovisningen finns även på SHK:s webbplats: [www.havkom.se](http://www.havkom.se)

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

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



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

Omslagets bild tre - Foto: Anders Sjödén/Försvarmakten.

## Innehåll

1.	VERKSAMHETENS INRIKTNING.....	4
1.1	Uppgifter .....	4
1.2	Verksamhetsreglerande bestämmelser .....	4
2.	RESULTATREDOVISNING .....	5
2.1	Regleringsbrevets krav .....	5
	2.1.1 Mål.....	5
	2.1.2 Åtterrporteringskrav .....	5
2.2	VERKSAMHETSUTVECKLING.....	5
	2.2.1 Sammanfattande bedömning.....	5
	2.2.2 Resultatredovisningens indelning .....	7
	2.2.3 Undersökning av olyckor och tillbud.....	8
	2.2.4 Övrigt säkerhetsarbete .....	26
	2.2.5 Kompetensförsörjning.....	27
	2.2.6 Effektivitet och god hushållning.....	31
	2.2.7 Kostnader .....	37
3.	FINANSIELL REDOVISNING .....	39
3.1	Resultaträkning.....	39
3.2	Balansräkning.....	40
3.3	Anslagsredovisning .....	41
3.4	Tilläggsupplysningar .....	42
3.5	Noter.....	44
3.6	Sammanställning över väsentliga uppgifter .....	48

Hy

## 1. VERKSAMHETENS INRIKTNING

### 1.1 Uppgifter

Statens haverikommission (SHK) har till uppgift att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom luftfart, sjöfart, spårbunden trafik, vägtrafik och annan verksamhet. Med annan verksamhet avses alla verksamheter i samhället som inte är att hänföra till luftfart, sjöfart, spårbunden trafik eller vägtrafik. SHK:s utredningsuppdrag omfattar såväl civil som militär verksamhet. SHK samarbetar också med behöriga säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet, liksom med andra länders utredningsorgan och vissa internationella organ som verkar inom området, som den europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (EASA), den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) och den europeiska järnvägsbyrån (ERA).

Syftet med SHK:s undersökningar är att

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

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

### 1.2 Verksamhetsreglerande bestämmelser

Verksamheten vid SHK regleras främst av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO), förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO), förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission, samt av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 om antagande av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Av stor betydelse för utredningsverksamheten är också Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (sjöolycksutredningsdirektivet) och 2004/49/EG om säkerhet på

gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet), liksom Chicagokonventionens Annex 13<sup>1</sup> och den s.k. IMO-koden<sup>2</sup>.

## 2. RESULTATREDOVISNING

### 2.1 Regleringsbrevets krav

#### 2.1.1 *Mål*

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

#### 2.1.2 *Återrapporteringskrav*

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

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

### 2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING

#### 2.2.1 *Sammanfattande bedömning*

SHK gör den sammanfattande bedömningen att myndigheten i stor utsträckning, men inte fullt ut, uppfyllt målen för verksamheten. SHK:s samarbete med berörda säkerhetsmyndigheter fungerar i allt väsentlig väl och utvecklas fortlöpande.

Andelen undersökningar som kunnat färdigställas inom tolv månader har visserligen minskat jämfört med år 2013. Det beror emellertid på den kraftsamling som gjorts för att "beta av" gamla utredningar. När ett stort antal av dessa färdigställs påverkar det naturligtvis den här delen av ärendestatistiken negativt.

Vid utgången av år 2014 uppgick å andra sidan andelen pågående utredningar som var äldre än tolv månader endast till 13 procent och ingen utredning var äldre än 20 månader. Detta är en betydande förbättring som visar att arbetet med att minska balanserna har varit framgångsrikt samtidigt som antalet inkomna ärenden, inledda undersökningar och publicerade slutrapporter samtliga har ökat.

<sup>1</sup> Konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart, vars bilaga 13 ("Annex 13") innehåller internationella standarder och rekommenderade metoder för utredning av olyckor och tillbud inom den civila luftfarten.

<sup>2</sup> Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Verksamheten är nästan helt och hållet händelsestyrd. Nya olyckor och tillbud fordrar snabb hantering inledningsvis, dels för att rätt kunna bedöma om de ska utredas eller inte, dels för att säkerställa att inte utredningsmaterial går förlorat. Detta leder i sin tur till att redan pågående utredningar återkommande måste läggas åt sidan.

De händelser som inträffar och som inrapporteras till SHK varierar också stort både mellan de olika utredningsområdena och från tid till annan. Kraven på när en utredning från SHK:s sida är "obligatorisk" varierar dessutom mellan utredningsområdena. Det medför att antalet inledda utredningar historiskt sett regelmässigt varit större inom luftfartsområdet (låg tröskel för obligatorisk utredning) än inom andra områden (hög tröskel för obligatorisk utredning). Å andra sidan blir ofta de utredningar som väl måste genomföras på dessa andra områden genomsnittligt mer omfattande och tidskrävande. Antalet inledda utredningar inom den civila sjöfarten har dessutom numera ökat markant.

Inom den civila sjöfarten ställs dessutom ett författningsreglerat krav på en formaliserad preliminär bedömning av vissa kategorier av händelser, även om dessa inte i förlängningen medför någon utredning. En sådan bedömning kräver inte sällan en inledande utredning direkt på haveriplatsen, vilket i sin tur innebär avbrott i arbetet med andra pågående utredningar.

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

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

Antalet inrapporterade händelser inom den civila sjöfarten som måste bedömas ökade under 2014 och är nu det högsta på många år. Även

antalet händelser inom den civila sjöfarten som måste utredas har ökat, först under 2013 och nu ytterligare under 2014. Som nämnts är dessa utredningar dessutom genomsnittligt sett mer komplicerade och mer omfattande än motsvarande inom den civila luftfarten. Personalförsörjningen på sjösidan har varit ett problem som medfört att utredningar fördröjts och balanser uppstått. Genom nyrekryteringar på det området har det dock skapats väsentligt bättre förutsättningar för utredningsarbetet. Detta har också visat sig bl.a. genom att antalet publicerade slutrapporter inom sjöområdet under år 2014 var lika många som under de föregående sex åren tillsammans.

Samtidigt går det enligt SHK:s mening inte att komma ifrån att myndigheten behöver ytterligare budgetmedel till personalresurser för att – också varaktigt – kunna uppfylla målet om kortare handläggningstider även inom sjöområdet samtidigt som den beredskap att hantera större olyckor som myndigheten är skyldig att ha, ska kunna upprätthållas. SHK avser att återkomma till den frågan i budgetunderlaget för åren 2016-2018.

## 2.2.2 *Resultatredovisningens indelning*

### Allmänt

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

SHK:s redovisning av verksamheten är indelad enligt följande: civil luftfart, civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet.

SHK har valt att fullgöra återrapporteringen genom att redovisa statistik från varje område avseende de tre senaste åren och att därefter för varje område kommentera statistikuppgifterna och andra förhållanden av intresse för målets uppfyllande.

Statistik presenteras för varje område med avseende på det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden samt ingående och utgående balans, antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av undersökning eller beslut om att genomföra en särskild preliminär bedömning (avser endast sjöhändelser), antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken kunnat fastställas, antalet och andelen slutrapporter som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader. Vidare redovisas antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader. Slutligen redovisas också SHK:s bedömning av de svar som

inkommit under året på de rekommendationer som SHK lämnat till tillsynsmyndigheter m.fl.

### Tillbud

SHK får i sammanhanget peka på att tillbud inte särredovisas. Anledningen är främst att det ofta är en slump om en händelse får sådana konsekvenser att den enligt lagstiftningen ska bedömas som en olycka eller ett tillbud. I många fall finns det vid en mindre olycka också omständigheter som gör att händelsen samtidigt kan betraktas som ett tillbud till en större, allvarlig olycka.

### Rekommendationshantering

Rekommendationerna redovisas med angivande av antalet under året lämnade, omhändertagna respektive inte omhändertagna rekommendationer, samt med ingående och utgående balans. En rekommendation anses vara omhändertagen om syftet med rekommendationen har uppfyllts även om rekommendationsmottagaren har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK föreslagit. Att rekommendationen inte omhändertagits innebär att rekommendationsmottagaren har tagit slutlig ställning och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av rekommendationen eller i vart fall inte någon åtgärd som SHK bedömer som ändamålsenlig, eller att rekommendationsmottagaren inte lämnat någon redogörelse alls inom den föreskrivna tiden och SHK bedömt att det inte tjänar något syfte att ändå låta ärendet fortsätta att vara öppet.

## **2.2.3 Undersökning av olyckor och tillbud**

### Civil luftfart

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

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

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2012	2013 <sup>3</sup>	2014
Ingående balans	22	44	36 <sup>4</sup>
Nyinkomna ärenden	135	168	150
Avgjorda ärenden	138	177	155
Utgående balans	19	35	31

Tabell 2. Undersökningar som inlets av SHK indelat i luftfartskategorier och typ av luftfartyg

Kategori	2012	2013	2014
Kommersiell luftfart	8	4	7
Privat luftfart	8	12	9
Civil statsluftfart	-	-	1
<b>Summa</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan <sup>5</sup>	5	2	5
Flermotoriga mindre flygplan	-	1	
Enmotoriga flygplan	4	8	2
Sjöflygplan	1	0	2
Helikoptrar	2	3	4
Segelflygplan	3	1	4
Varmluftsbaljonger	1	1	-
Övriga	-	-	-

<sup>3</sup> Ingående balans 2013 innehåller även sådana pågående utländska luftfartsärenden som SHK deltar i, men som inte tidigare redovisats bland det totala antalet inrapporterade ärenden, och som därför inte finns med i utgående balans för 2012.

<sup>4</sup> Ett internationellt ärende, L-122/13, saknas i utgående balans för 2013.

<sup>5</sup> Med stora flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

Tabell 3. Slutrapporter som getts ut av SHK indelat i luftfartskategorier och typ av luftfartyg

Kategori	2012	2013	2014
Kommersiell luftfart	13	7	9
Privat luftfart	8	12	10
Civil statsluftfart	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan	13	6	4
Flermotoriga mindre flygplan	-	-	1
Enmotoriga flygplan	2	6	7
Sjöflygplan	1	1	1
Helikoptrar	4	2	6
Segelflygplan	-	3	
Varmluftsbullonger	1	1	
Övriga	-	-	
<b>Sannolik olycksorsak fastställd</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>19</b>

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

	2012	2013	2014
Totalt antal utgivna rapporter	21	19	19
Antal slutförda inom 12 månader	12	17	14
Andel slutförda inom 12 månader i %	57	89	74
Genomsnittlig utredningstid	14,4	9,1	12,9
Medianhandläggningstid	11,6	9,7	11,2

Tabell 5. Antalet SHK:s pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

	2012	2013	2014
Antalet pågående utredningar vid årets slut	17	14	12
Andel som överstigit 12 månader i %	18	21	0
Andel som överstigit 20 månader i %	6	14	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	8,1	9,4	5,7
Medianhandläggningstid vid årets slut	6,4	5,6	5,7

Tabell 6. Rekommendationer

År	2012	2013	2014
Ingående balans	17	29 <sup>6</sup>	19
Lämnade	28	13	13
Omhändertagna	16	23 <sup>7</sup>	9
Inte omhändertagna	2	0	7
Utgående balans	27	19	16

Antalet *inkomna anmälningar* har minskat något i förhållande till 2013 men är fler jämfört med 2012. När det gäller *inledda undersökningar* har dessa ökat marginellt jämfört med både 2013 och 2012. Balansen av luftfartsärenden har minskat sedan föregående år.

Den genomsnittliga *handläggningstiden* för de utredningar som slutfördes under 2014 var knappt 13 månader, vilket är en försämring i förhållande till 2013 men en förbättring jämfört med 2012. Även mediantiden har ökat något jämfört med 2013 men är kortare än 2012. Förklaringen till den försämrade genomsnittliga handläggningstiden är, som nämnts inledningsvis, den kraftsamling som gjorts för att "beta av" gamla utredningar. På flygsidan hade tre av dessa vid färdigställandet en handläggningstid på 20, 30 respektive 40 månader, vilket i betydande grad påverkat genomsnittsvärdet.

Av den utgående *balansen* för luftfartshändelser som utreds av SHK, var det ingen av de vid årets slut pågående utredningarna som hade en handläggningstid som översteg tolv månader, vilket är en betydande förbättring jämfört med både 2013 och 2012 då 21 respektive 18 procent var äldre än 12 månader.

Under året har 19 *slutrapporter* getts ut, vilket är på samma nivå som 2013 men en marginell minskning jämfört med 2012.

<sup>6</sup> Två rekommendationer saknas i utgående balans för 2012.

<sup>7</sup> Varav fyra bedömts som delvis omhändertagna.



Sannolika *orsaker* till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket var detsamma som 2013. Under 2012 fanns det ett fall där den sannolika orsaken inte kunde fastställas.

Av de under året lämnade slutrapporterna slutfördes 74 procent på *kortare tid än tolv månader*. Det är en försämring jämfört med 2013 men en förbättring jämfört med 2012. De fem utredningar som överskred en utredningstid på tolv månader ska kommenteras särskilt i det följande.

RL 2014:02 rör en olycka med en helikopter vid Aitikgruvan, Norrbottens län. Utredningstiden var 30 månader. Förklaringen till den långa handläggningstiden står främst att finna i större förändringar i utredningsgruppen under utredningens gång.

RL 2014:07 rör ett allvarligt tillbud med ett luftfartyg i reguljär passagerartrafik vid Svegs flygplats. Utredningstiden var 13 månader. Undersökningen var relativt komplicerad ur såväl operativ som teknisk synpunkt. Detta ledde till den längre handläggningstiden.

RL 2014:09 rör en olycka med en helikopter i Porjus, Norrbotten län. Utredningstiden var 20 månader. Även i denna utredning har förändringar i utredningsgruppen under undersökningens gång påverkat handläggningstiden negativt.

RL 2014:13 rör ett allvarligt tillbud vid Tving, Ronneby kontrollzon. Utredningstiden var 40 månader. Någon annan förklaring än att andra äldre utredningar har prioriterats på bekostnad av denna finns inte.

RL 2014:14 rör en olycka med en helikopter i sjön Tyresö-Flaten, Stockholms län. Utredningstiden var drygt 12 månader. Någon annan förklaring än att andra äldre utredningar har prioriterats på bekostnad av denna finns inte.

Under 2014 har 13 *rekommendationer* lämnats medan 16 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 16 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK. Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har nio bedömts som omhändertagna. Sju rekommendationer har bedömts som inte omhändertagna. Nedan redovisas de *rekommendationer som inte har omhändertagits*.

RL 2013:03 rör ett allvarligt tillbud (problem med trycksättningen) under en reguljärflygning från Stockholm/Arlanda flygplats till Skellefteå med en Boeing B737. Flygplanstypen har två separata system för trycksättning av kabinen, vilka båda fungerade vid start. Det ena systemet fick dock problem under flygningen och stängdes därför av. Senare under flygningen fick man problem också med det kvarvarande systemet. Besättningen deklarerade nöd, syrgasmaskerna togs på i cockpit och flygplanet reducerade höjden med stor

Hy

sjunkhastighet. Flygplanet kunde sedan landa utan ytterligare problem.

Om det inför en flygning upptäcks att ett trycksättningsystem är ur funktion är det ändå tillåtet att flyga, dock med begränsning när det gäller flyghöjd. Haverikommissionen lämnade en rekommendation (RL 2013:03 R1) om att en sådan begränsning även bör övervägas om ett trycksystem träder ur funktion *under pågående flygning* och rekommenderade därför USA:s tillsynsmyndighet för luftfart (FAA) och den europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) att verka för än sådan förändring. Varken FAA eller EASA fann emellertid skäl att göra det.

RL 2012:14 rör en olycka med ett flygplan av typen Cessna U206E som användes för att fälla fallskärmshoppare. Med anledning av att motorn körts på en rikare blandning av bränsle och luft än vad som föreskrivits kom blybromid att ackumuleras i motorns oljetråg. Oljetillförseln stoppades, varpå motorn tappade dragkraft. Fallskärmshopparna lämnade flygplanet och föraren nödlandade på en åker, varvid flygplanet slog runt.

Haverikommissionen lämnade en rekommendation (RL 2012:14 R1) till FAA och två till EASA (RL 2012:14 R2 och R3) som alla syftade till att förändra underhållsprogrammet för flygplanstypen för att möjliggöra invändiga inspektioner av oljetråget i samband med oljebyten. FAA och EASA ansåg dock inte att det fanns skäl att förändra underhållsprogrammet.

RL 2014:09 rör en helikopter av typen Bell 206B, vars huvudrotor separerade från helikoptern efter landning. På grund av en förorening i oljesystemet stoppades oljetillförseln till frihjulsmekanismen, vilket fick till följd att frihjulet inte fungerade som avsett och masten skjuvades av.

Haverikommissionen lämnade två rekommendationer (RL 2014:09 R3 och R4) till den kanadensiska tillsynsmyndigheten för luftfart (Transport Canada) med innebörden att verka för att minska oljesystemets känslighet för föroreningar och att operatörer av helikoptertypen ges information och förslag på förebyggande åtgärder. Transport Canada har svarat att man inte har för avsikt att vidta några åtgärder.

Tabell 7. Utländska luftfartsutredningar som SHK deltar i

År	2012	2013	2014
Ingående balans	15	25	21 <sup>8</sup>
Nyinkomna ärenden	12	10	9
Avgjorda ärenden	2	15	11
Utgående balans	25	20	19

<sup>8</sup> Ett internationellt ärende, L-122/13, saknas i utgående balans för 2013.

SHK har under året deltagit med en ackrediterad representant eller en expert enligt Chicagokonventionens Annex 13 i nio nya utländska undersökningar. Under 2013 engagerades SHK i tio sådana undersökningar och 2012 var motsvarande siffra tolv. Under 2013 har elva ärenden kunnat avslutas. Utgående balans är därmed på en likvärdig nivå som 2013.

### Civil sjöfart

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

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

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2012	2013	2014
Ingående balans	6	10	21
Nyinkomna ärenden	204	171	222
Avgjorda ärenden	200	160	224
Utgående balans	10	21	19

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

År	2012	2013	2014
Preliminära bedömningar	15	23	22
Inledda undersökningar	4	6	10
Utgivna slutrapporter	0	1	11
Sannolik olycksorsak fastställd	–	1	11

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

	2012	2013	2014
Totalt antal utgivna rapporter	0	1	11
Antal slutförda inom 12 månader	–	0	2
Andel slutförda inom 12 månader i %	–	0	18
Genomsnittlig utredningstid	–	16,3	20,4
Medianhandläggningstid	–	16,3	16,9

Tabell 4. Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader – Utredningar som leds av SHK

	2012	2013	2014
Antalet pågående utredningar vid årets slut	7	12	11
Andel som överstigit 12 månader i %	53	50	18
Andel som överstigit 20 månader i %	0	25	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	9,2	12,9	6,6
Medianhandläggningstid vid årets slut	10,5	9,84	6,3

Tabell 5. Rekommendationer – utredningar som letts av SHK

År	2012	2013	2014
Ingående balans	4	0	8
Lämnade	0	8	33
Omhändertagna	4	0	16 <sup>9</sup>
Inte omhändertagna	0	0	2
Utgående balans	0	8	23

Antalet *inkomna anmälningar* har ökat både i förhållande till 2013 och 2012 och är nu det högsta på många år. När det gäller *inledda undersökningar* har dessa ökat markant jämfört med 2013 och 2012 och även i förhållande till åren dessförinnan. Trots detta har balansen av sjöfartsärenden minskat sedan föregående år, samtidigt som elva utredningar har slutförts under året, vilket är en mycket stor ökning jämfört med tidigare. Under året har 22 *preliminära bedömningar* gjorts av SHK, vilket är en färre än 2013.

<sup>9</sup> Varav en bedömts som delvis omhändertagen och en är återtagen av SHK.

*Hy*

Den *genomsnittliga handläggningstiden* för de utredningar som slutfördes under 2014 var drygt 20 månader, vilket är en försämring i förhållande till 2013. Även mediantiden har ökat något jämfört med 2013. Det är dock viktigt att poängtera att under 2013 slutfördes endast ett ärende inom sjöfartsområdet och under 2012 inget alls. Förklaringen till de långa handläggningstiderna är, som nämnts inledningsvis, den kraftsamling som gjorts för att "beta av" de äldsta utredningarna. När nu många av dessa färdigställts under året påverkar det naturligtvis den här delen av statistiken negativt.

Även om den genomsnittliga handläggningstiden alltså har ökat är det tydligt att de tillförda resurserna för utredning av sjöfartsärenden haft en betydande effekt. Av den utgående *balansen* för sjöfartshändelser som utreds av SHK, var det 18 procent av de vid årets slut ännu pågående utredningarna som hade en handläggningstid som översteg tolv månader, vilket är en betydande förbättring jämfört med både 2013 och 2012 då 53 respektive 50 procent var äldre än 12 månader. Vid utgången av år 2013 var 25 procent av de då pågående ärendena äldre än 20 månader. Vid utgången av 2014 fanns inte någon utredning som pågått så länge.

Under året har 11 *slutrapporter* getts ut, vilket alltså är en betydande förbättring jämfört med föregående år.

Sannolika *orsaker* till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket var detsamma som 2013.

Av de under året lämnade slutrapporterna slutfördes 18 procent på kortare tid än tolv månader, vilket är en förbättring jämfört med 2013. Förklaringen till att nio av de nu slutförda utredningarna överskred en utredningstid på tolv månader står att finna i att utredningar fördröjts och balanser uppstått, främst på grund av sjukskrivning, en oförutsedd omsättning av utredningspersonal och en betydande ökning av antalet inkomna sjöfartsärenden och inledda sjöutredningar, men också därför att införlivandet av sjöolycksutredningsdirektivet (2009/18/EG) visat sig medföra ett mer omfattande merarbete i hanteringen av varje enskilt sjöärende än vad som beräknades inför den nya unionslagstiftningens ikraftträdande. Genom ny- och ersättningsrekryteringar på sjöområdet har det dock skapats väsentligt bättre förutsättningar för utredningsarbetet framöver. Ytterligare personalresurser kan dock behöva tillföras inom sjöutredningsområdet. SHK återkommer som nämnts till den frågan i budgetunderlaget för åren 2016 – 2018.

Under 2013 har 33 *rekommendationer* lämnats medan 16 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 23 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK. Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 14 bedömts som omhändertagna och en som delvis omhändertagen. En rekommendation har återtagits. Två

Hy

rekommendationer har bedömts som inte omhändertagna. Nedan redovisas den rekommendation som bedömts som delvis omhändertagen och de två som inte omhändertagits.

RS 2013:01 rör lastfartyget PHANTOM som lastades med sågat virke i Oskarshamn. Utanför Öland försköts lasten och fartyget fick kraftig slagsida men kunde bogseras till kaj. Haverikommissionen lämnade flera rekommendationer i sin slutrapport, varav en (RS 2013:01 R6) riktades till Transportstyrelsen och innebar att förutsättningarna för att införa föreskrifter som ställer krav på inspektioner av fartyg både före och efter lastning av timmer borde utredas.

Transportstyrelsen angav i sitt svar att ökade tillsynsåtgärder i form av inspektioner skulle vara oproportionerligt kostsamt men att man kan överväga kampanjer eller riskbaserade tillsynsåtgärder på områden där man upplever att regelefterlevnaden är bristfällig. Haverikommissionen konstaterade att detta väl kan vara ett sätt att uppnå den avsedda effekten men att Transportstyrelsen inte närmare redogjort för om eller på vilket sätt man avser att verkligen vidta några sådana tillsynsåtgärder. Rekommendationen bedömdes därför som endast delvis omhändertagen.

RS 2014:05 rör lastfartyget TRANS AGILA som grundstötte i Kalmarsund. Haverikommissionen lämnade en rekommendation (RS 2014:05 R2) till det berörda klassificeringssällskapet om att se över sina rutiner för att undvika att arbeten på skrov och maskineri som inte utförts i enlighet med regelverket ändå godkänns. Vidare lämnade haverikommissionen en rekommendation (RS 2014:05 R3) till rederiet om att vidta åtgärder för att säkra att dess fartyg genomför rederiets säkerhetsstyrningssystem (Safety Management System, SMS) i det dagliga arbetet i enlighet med systemets intentioner. Varken klassificeringssällskapet eller rederiet har besvarat rekommendationerna.

Tabell 6. Preliminära bedömningar, inledda undersökningar och utgivna slutrapporter – utredningar som leds av en annan stat

År	2012	2013	2014
Preliminära bedömningar	0	1	1
Inledda undersökningar	0	5	2
Utgivna slutrapporter	1	0	4
Sannolik olycksorsak fastställd	1	–	4

Tabell 7. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader – utredningar som leds av en annan stat

	2012	2013	2014
Totalt antal utgivna rapporter	1	0	4
Antal slutförda inom 12 månader	0	–	3
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	–	75
Genomsnittlig utredningstid	35	–	14,5
Medianhandläggningstid	35	–	7,8

Under året har en *preliminär bedömning* genomförts och två *utredningar inlets* som leds av andra länders utredningsorgan och som SHK deltar i. I det ena fallet var det fråga om ett svenskt passagerarfartyg som kolliderade med en pir utomlands. Efter överenskommelse med SHK genomförde den utländska utredningsmyndigheten en preliminär bedömning och därefter en utredning av händelsen. I det andra fallet var det fråga om en utredning av en sjöolycka utomlands med ett utländskt fartyg, varvid en svensk passagerare omkom.

I sjöutredningar som, efter denna typ av överenskommelser, leds av en annan stats utredningsorgan, har SHK ofta en avgränsad uppgift att hantera i utredningen. Hur mycket arbete som måste läggas ner varierar dock mycket. Bortom den egna arbetsinsatsen i sådana utredningar har SHK mycket begränsade, om ens några, möjligheter att påverka utredningsarbetet och därmed också handläggningstiden för dessa undersökningar.

Under året har fyra *slutrapporter* getts ut i utländskt ledda undersökningar som SHK deltagit i.

### Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2012	2013	2014
Ingående balans	9	8	5
Nyinkomna ärenden	79	56	59
Avgjorda ärenden	80	59	60
Utgående balans	8	5	4

Tabell 2. Inledda undersökningar och utgivna slutrapporter

År	2012	2013	2014
Inledda undersökningar	5	1	4
Utgivna slutrapporter	5	4	5
Sannolik olycksorsak fastställd	5	4	4 <sup>10</sup>

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

	2012	2013	2014
Totalt antal utgivna rapporter	5	4	5
Antal slutförda inom 12 månader	1	0	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	20	0	0
Genomsnittlig utredningstid	21,4	20,1	21,6
Medianhandläggningstid	23,3	17,9	20,3

Tabell 4. Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

	2012	2013	2014
Antalet pågående utredningar vid årets slut	8	5	4
Andel som överstigit 12 månader i %	38	80	0
Andel som överstigit 20 månader i %	0	20	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	10,2	16,4	5,1
Medianhandläggningstid vid årets slut	10,89	15,4	5,5

Tabell 5. Rekommendationer

År	2012	2013	2014
Ingående balans	3	6	1
Lämnade	10	10	15
Omhändertagna	4	13 <sup>11</sup>	10
Inte omhändertagna	3	2	0
Utgående balans	6	1	6

<sup>10</sup> En av de slutförda utredningarna avser en temautredning. *Säkerhet vid arbete i spår*, där fastställande av olycksorsak inte är aktuellt.

<sup>11</sup> Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

*H3*

Antalet *inkomna anmälningar* har ökat något under 2014 jämfört med 2013, men är färre än 2012. Antalet *inledda undersökningar* har ökat jämfört med 2013 och är tillbaka på nästan samma nivå som 2012.

Under året lämnades *slutrapport* i fem ärenden, vilket är en liten ökning jämfört med 2013 och oförändrat jämfört med 2012.

Ingen av de fem utredningar som avslutats under året kunde slutföras på kortare tid än tolv månader. Såväl den genomsnittliga handläggningstiden som medianhandläggningstiden ökade något jämfört med 2013. Jämfört med 2012 låg den genomsnittliga handläggningstiden på ungefär samma nivå, medan medianhandläggningstiden förbättrats.

Det finns inte några specifika faktorer i de enskilda utredningarna som kan förklara de längre utredningstiderna. Förklaringen finns i stället framförallt i allmänna faktorer. Historiskt har det varit en relativt stor personalomsättning bland spårutredare men situationen har nu stabiliserat sig. Vidare kan det konstateras att typiskt sett blir utredningar på spårtrafikområdet ofta mer omfattande än många av ärendena på t.ex. luftfartssidan.

När det gäller *utgående balans* kan emellertid en betydlig förbättring ses. Ingen av de vid årets slut pågående utredningarna var då äldre än 12 månader. Motsvarande siffra för 2013 var 80 procent och för 2012 38 procent. Förutsättningarna för att framöver kunna slutföra utredningar även inom spårtrafikområdet på kortare tid än 12 månader får därför bedömas som goda.

Under året har 15 *rekommendationer* lämnats. Beträffande den utgående balansen på 6 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK. SHK har bedömt tio inkommande rekommendationssvar. Samtliga har bedömts som omhändertagna.

### Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2012	2013	2014
Ingående balans	3	2	1
Nyinkomna ärenden	14	18	18
Avgjorda ärenden	15	19	16
Utgående balans	2	1	3

Hg

Tabell 2. Inledda undersökningar och utgivna slutrapporter

År	2012	2013	2014
Inledda undersökningar	1	1	3
Utgivna slutrapporter	2	2	1
Sannolik olycksorsak fastställd	1	1	1

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

	2012	2013	2014
Totalt antal utgivna rapporter	2	2	1
Antal slutförda inom 12 månader	0	0	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	0	100
Genomsnittlig utredningstid	28,2	29,1	6,0
Medianhandläggningstid	28,2	29,1	6,0

Tabell 4. Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

	2012	2013	2014
Antalet pågående utredningar vid årets slut	2	1	3
Andel som överstigit 12 månader i %	50	0	33
Andel som överstigit 20 månader i %	50	0	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	22,1	2,7	9,0
Medianhandläggningstid vid årets slut	22,1	2,7	9,4

Tabell 5. Rekommendationer

År	2012	2013	2014
Ingående balans	6	15	37
Lämnade	9	22	0
Omhändertagna	0	0	37 <sup>12</sup>
Inte omhändertagna	0	0	0
Utgående balans	15	37	0

<sup>12</sup> Varav tre bedömts vara delvis omhändertagna.

Hy

Antalet *inkomna anmälningar* ligger på samma nivå som 2013, vilket innebär en ökning jämfört med 2012. Antalet *inledda undersökningar* har ökat jämfört med både 2013 och 2012.

En *slutrapport* har lämnats. Handläggningstiden var sex månader. Detta utgör en förbättring jämfört med 2013 och 2012. *Utgående balans* vid årets slut hade minskat något jämfört med 2013 och 2012. Vid årets slut var den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för då pågående ärenden nio respektive drygt nio månader. Det är en ökning jämfört med 2013 men en betydande förbättring jämfört med 2012.

Inga *rekommendationer* har lämnats under året. Inga rekommendationer kvarstod obehandlade vid årets slut. SHK har bedömt 37 inkommande rekommendationssvar. Av dessa har 34 bedömts som omhändertagna medan tre bedömts som delvis omhändertagna. Nedan redovisas de rekommendationer som bedömts som endast delvis omhändertagna.

RM 2013:02 rör olyckan den 15 mars 2012 med ett luftfartyg av typ C 130J 30 Super Hercules ur norska luftförsvaret vid Kebnekaise. I rapporten rekommenderades norska Luftförsvaret att se till att arbetssätt används som förhindrar att luftfartyg framförs under den lägsta säkra flyghöjden eller flygnivån på en viss sträcka vid IFR-flygning (RM 2013:02 R1).

I Luftförsvarets svar framgick bl.a. att berörd personal informerats om orsaken till olyckan samt om ansvaret för terrängseparation vid IFR-flygning i alla typer av luftrum. Dessutom hade *Bestämmelser for Luftforsvaret (BML)* reviderats när det gäller befälhavarens ansvar för terrängseparation. Av svaret gick det dock inte att dra några säkra slutsatser om huruvida detta innebar någon förändring av det faktiska arbetssättet.

Luftförsvaret hade dock i anslutning till en annan rekommendation anfört att det identifierats avvikelser när det gäller planering och förberedelser av flygningar och att det pågår ett arbete med att lösa detta. Dessutom uppgavs en annan undersökning pågå av om det föreligger olikheter beträffande flygoperativ praxis mellan besättningarna och hur det påverkar riskerna. Den undersökningen syftar till att ge underlag för att kunna vidta åtgärder för att reducera eventuella oönskade olikheter.

SHK gjorde den bedömningen att det redovisade arbetet borde kunna bidra till att åstadkomma det som SHK åsyftat med den aktuella rekommendationen. Vad Luftförsvaret anfört i rekommendationssvaret bedömdes dock för knapphändigt för att någon säker slutsats skulle kunna dras om den saken. SHK bedömde därför rekommendationen som endast delvis omhändertagen.



I samma rapport rekommenderades även Transportstyrelsen bl.a. att se till att flygledare innehar tillräcklig kompetens och hjälpmedel för att hantera även situationer som inte är vanligt förekommande (RM 2013:02 R7). Rekommendationen ska bl.a. ses mot bakgrund av att en av slutsatserna i slutrapporten var att flygledarna inte haft nödvändig kunskap, erfarenhet och hjälpmedel för att kunna hantera sällan förekommande flygtrafik västerifrån på ett säkert sätt.

I Transportstyrelsens svar angavs med hänvisning till myndighetens certifiering av utbildningsorganisationer, godkännande av lokala utbildningsplaner och kompetenssäkringsprogram samt bedriven tillsyn, att rekommendationen var omhändertagen så snart tillsynschecklistor uppdaterats. Av svaret framgick dock inte på vilket sätt dessa skulle uppdateras och vad Transportstyrelsen har bedömt saknades. Utifrån svaret gick det därför inte att göra en tillräckligt säker bedömning av om rekommendationen kan anses vara omhändertagen. SHK ansåg den därför endast vara delvis omhändertagen. Transportstyrelsen har därefter gett in ett kompletterade svar. SHK har ännu inte tagit ställning till om det svaret föranleder någon annan bedömning.

RM 2011:01 rör ett allvarligt tillbud vid fallskärmsfällning av materiel från ett transportflygplan av typen TP84 Hercules. Lasten kom att fällas utanför det avsedda fällningsområdet. Haverikommissionen lämnade sex rekommendationer till Försvarsmakten. Fem av rekommendationerna bedömdes vara omhändertagna.

Den sjätte rekommendationen (RM 2011:01 R6) avsåg att Försvarsmakten snarast bör skapa en ordning som innebär att rekommendationer som återredovisas till SHK som omhändertagna eller som föremål för planerade åtgärder faktiskt genomförs, och i de fall genomförandet senare inte visar sig möjligt, information om detta snarast lämnas till SHK.

Försvarsmakten svarade att en process för hantering av SHK:s rekommendationer var under utveckling. SHK bedömde dock att det fortfarande fanns brister i Försvarsmaktens system för uppföljning och återrapportering av åtgärder som genomförs med anledning av rekommendationer från SHK. I viss mån hade detta emellertid ansetts kunna uppvägas av den dialog som förts vid samverkansmöten med Försvarsmaktens säkerhetsinspektion och militära flyginspektion. Rekommendationen bedömdes därför vara delvis omhändertagen.



## Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2012	2013	2014
Ingående balans	1	3	1
Nyinkomna ärenden	13	11	12
Avgjorda ärenden	11	13	11
Utgående balans	3	1	2

Tabell 2. Inledda undersökningar och utgivna slutrapporter

År	2012	2013	2014
Inledda undersökningar	2	1	1
Utgivna slutrapporter	0	3	0
Sannolik olycksorsak fastställd	–	3	–

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

	2012	2013	2014
Totalt antal utgivna rapporter	0	3	0
Antal slutförda inom 12 månader	–	1	–
Andel slutförda inom 12 månader i %	–	33	–
Genomsnittlig utredningstid	–	22,6	–
Medianhandläggningstid	–	18,8	–

Tabell 4. Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

	2012	2013	2014
Antalet pågående utredningar vid årets slut	3	1	2
Andel som överstigit 12 månader i %	33	0	50
Andel som överstigit 20 månader i %	33	0	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	13,4	4,1	8,5
Medianhandläggningstid vid årets slut	10,6	4,1	8,5

Tabell 5. Rekommendationer

År	2012	2013	2014
Ingående balans	0	0	11
Lämnade	0	15	0
Omhändertagna	–	4 <sup>13</sup>	5 <sup>14</sup>
Inte omhändertagna	–	0	6
Utgående balans	0	11	0

Antalet *inkomna anmälningar* ligger på ungefär samma nivå som 2013 och 2012. *En ny utredning* har inletts; den rör en bussolycka på riksväg 27 utanför Tranemo den 4 december 2014 där två personer omkom och flera skadades allvarligt.

Ingen *slutrapport* färdigställdes under 2014, vilket är en minskning jämfört med 2013 men på samma nivå som 2012. *Utgående balans* vid årets slut var i nivå med tidigare år. Av de två utredningar som pågick vid utgången av 2014 var den ena äldre än 12 månader (men har numera slutförts och publicerats), att jämföra med 2013 då det inte fanns någon utredning som var äldre än 12 månader.

Under 2014 har inga nya *rekommendationer* lämnats. Inga rekommendationer kvarstod vid årets slut. Elva rekommendationssvar har behandlats. Av dessa har fyra ansetts omhändertagna, en endast delvis omhändertagen och sex inte omhändertagna. De sju sistnämnda kommenteras i det följande.

RO 2013:02 rörde ett dödsfall på Karolinska Universitetssjukhusets hjärtklinik i Solna. I slutrapporten lämnades fem rekommendationer (R1-R5) till Inspektionen för vård och omsorg (IVO). IVO:s svar på rekommendationerna var mycket kortfattat och allmänt hållet. I sitt svar angav IVO att "[s]om haverikommissionens rekommendationer för närvarande är formulerade ges inget utrymme för att värdera dessa rekommendationer relativt andra risker".

I bedömningen av rekommendationssvaret konstaterade SHK att det givetvis är en grannliga uppgift att utifrån tillgängliga resurser prioritera hur tillsyn ska genomföras. En sådan helhetsbild över tillsynsverksamheten som är nödvändig för att göra prioriteringar har naturligtvis inte SHK. Det är därför självklart att de riskområden som SHK identifierat måste värderas av IVO gentemot andra riskområden. Någon sådan värdering hade, såvitt framgick av IVO:s yttrande, emellertid inte skett.

SHK konstaterade vidare att tre av de fem rekommendationerna överhuvudtaget inte kommenterats av IVO och att det av svaret beträffande övriga inte gick att dra några närmare slutsatser om hur IVO avsåg att omhänderta dem. Sammanfattningsvis fanns det inte

<sup>13</sup> Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

<sup>14</sup> Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

Hy

något tydligt ställningstagande från IVO angående varje enskild rekommendation som lämnats och de riskförhållanden som rekommendationerna syftade till att undanröja. Mot den bakgrunden bedömde SHK att ingen av rekommendationerna kunde anses vara omhändertagen.

I samma slutrapport lämnades även rekommendationer till Läke-medelsverket och Arbetsmiljöverket (R6 och R7).

När det gäller Läke-medelsverkets svar på rekommendationen bedömde SHK att det utifrån det lämnade svaret var svårt att avgöra om en sådan granskning som SHK rekommenderat faktiskt skulle komma att ske. Eftersom Läke-medelsverket uppgav att rekommendationen skulle beaktas vid urvalet för djupare tillsyn av medicintekniska produkter och vid vidareutveckling av urvalsprocessen för Läke-medelsverkets tillsyn fick rekommendationen dock anses delvis omhändertagen.

Arbetsmiljöverket anförde att det inte fanns resurser för att göra generella inspektioner på sjukhusens intensivvårdsavdelningar på sätt som haverikommissionen hade rekommenderat. SHK bedömde därför att rekommendationen inte kunde anses vara omhändertagen.

#### **2.2.4 Övrigt säkerhetsarbete**

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

Enligt 6 § andra stycket FOU har Transportstyrelsen, Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) rätt till insyn i SHK:s utredningar. På så sätt kan dessa myndigheter vid behov vidta tillsynsåtgärder utan dröjsmål. Rätten till insyn tillgodoses genom att de nämnda myndigheterna ges en möjlighet att i varje utredning utse en rådgivare som, utan att ingå i utredningsgruppen, följer utredningsarbetet.

SHK har även återkommande möten med dessa och andra relevanta myndigheter för att diskutera rutiner myndigheterna emellan men även specifika rekommendationer som lämnas i utredningarna. På dessa möten diskuteras också förändrad lagstiftning och aktuella områden som är intressanta ur säkerhetssynpunkt.

Under 2014 har SHK, förutom de kontakter som pågår löpande inom ramen för de olika haveriutredningarna, haft ett möte med Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning samt två möten vardera med "luftfartsdelen" respektive "sjöfartsdelen" av Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Därutöver har SHK haft två möten med Försvarmaktens säkerhetsinspektion varav den ena behandlade militära olyckor utomlands. Under året har det hållits ett möte med MSB och ett möte med Sjöfartsverket. På det senare mötet diskuterades bl.a. förutsättningarna för Sjö- och

flygräddningscentralen (JRCC) vid Sjöfartsverket att rapportera sjöhändelser till SHK.

### 2.2.5 *Kompetensförsörjning*

#### Åtterrporteringskrav enligt 3 kap. 3 § förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag

Myndigheten ska redovisa de åtgärder som har vidtagits i syfte att säkerställa att kompetens finns för att fullgöra de uppgifter som framgår av myndighetens instruktion och av vad regeringen, i förekommande fall, har angett i regleringsbrev eller i något annat beslut. I redovisningen ska det ingå en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till fullgörandet av dessa uppgifter.

#### Åtterrportering

##### *Allmänt*

I 4 § i SHK:s myndighetsinstruktion anges vilka olika kompetenser som ska finnas företrädade bland myndighetens haveriutredare. Minst en haveriutredare förutom generaldirektören ska vara jurist med domarkompetens. I övrigt ska det finnas haveriutredare med flygoperativ, flygteknisk, sjöoperativ, sjöteknisk, järnvägsoperativ, järnvägsteknisk och allmän teknisk sakkunskap, sakkunskap inom området befolkningsskydd och räddningstjänst samt beteendevetenskaplig sakkunskap.

Vid utgången av 2014 hade SHK 33 anställda, 10 kvinnor och 23 män. En medarbetare var tjänstledig. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 48 år. Under året anställdes fyra nya medarbetare och tre personer avslutade sina respektive anställningar. Av de tre personer som inte längre är anställda hade en person en tidsbegränsad anställning i form av ett föräldraledighetsvikariat och övriga två var anställda tills vidare.

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

##### *Attrahera och rekrytera*

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

Vid rekrytering av utredare ställs krav på flerårig erfarenhet från det sökta kompetensområdet och god förmåga att uttrycka sig i tal och skrift. De sökandes kompetens testas genom såväl teoretiska som praktiska prov.

SHK har, som nämnts ovan, anställt fyra personer under 2014. Två av dessa anställningar avsåg nyrekryteringar och två avsåg ersättningsrekryteringar.

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

SHK har upphandlade experter inom flera områden. Vid en upphandling ställs krav på hög kompetens inom aktuellt område och upphandlade experter har krav på sig att följa utvecklingen inom sitt område och ansvara för nödvändig egen kompetensutveckling.

#### *Utveckla*

SHK:s uppgift ställer höga krav på medarbetarnas erfarenhet och kompetens. Den obligatoriska kompetensen vid anställning består av teoretiska kunskaper och praktisk erfarenhet inom det egna utredningsområdet. Alla nyanställda utredare börjar med en introduktionsutbildning som omfattar, förutom alla interna rutiner och regler, utbildning i kvalificerad haveriutredning, förvaltningskunskap, säkerhet på olycksplats och andra arbetsmiljöfrågor. Haveriutredarnas utbildning behöver fortlöpande uppdateras, underhållas och utvecklas med hjälp av olika fortsättnings- och repetitionskurser.

För utbildning av utredare inom civil luftfart finns detaljerade rekommendationer utfärdade av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). En flygutredare ska ha en betydande erfarenhet från luftfartsområdet som bas för fortsatt utbildning till haveriutredare. Individuella utvecklingsplaner som motsvarar ICAO:s *Training Guidelines* finns för alla utredare inom flygområdet. Dessa följs upp kontinuerligt och kompletteras vid behov med nya utbildningar i syfte att uppdatera utredarnas kunskaper i takt med den utveckling som sker inom området. Utbildning i kvalificerad haveriutredning specifikt inom området civil luftfart sker utomlands eftersom sådan inte finns att tillgå i Sverige.

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

Inom spårtrafikområdet finns inga liknande kvalifikationskrav på internationell nivå, men SHK har ändå motsvarande utvecklingsplaner för myndighetens spårtrafikutredare.

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

Inom ramen för arbetet med att utarbeta och genomföra ett sammanhållet, processbaserat verksamhetsledningssystem ses myndighetens arbete med kompetensutveckling över med sikte på att en heltäckande delprocess för kompetensutveckling ska vara på plats under våren 2015.

Under året har dessutom följande utbildningar av mer generell karaktär genomförts vid SHK: utbildning i PowerPoint, brandskyddsutbildning, utbildning för nyanställda i att vara tjänsteman i beredskap (TiB), utbildning i säkerhet på olycksplats för nya medarbetare samt utbildning i hälsorisker och personligt skydd på haveriplats.

Utöver ovanstående har avdelningen för civil luftfart och militär verksamhet under hösten genomgått en teoretisk övning och en praktisk övning i hantering av en omfattande olycka inom den kommersiella luftfarten. Den teoretiska övningen genomfördes tillsammans med övriga nordiska haverikommissioner i Stavanger. Övningen av mer praktisk karaktär var en internt anordnad övning på ett flygfält utanför Falköping.

#### *Behålla*

Personalomsättningen var 9,1 procent 2014 vilket är en minskning med 6,5 procentenheter i jämförelse med föregående år då personalomsättningen var 15,6 procent.

SHK erbjuder intressanta och utvecklande arbetsuppgifter av kvalificerad art med goda möjligheter till kompetensutveckling. Myndigheten tillämpar individuell lönesättning för alla anställda, har ett konkurrenskraftigt löneläge, tillämpar flexibel arbetstid/förtroendearbetstid och arbetar aktivt med arbetsmiljöfrågor och frågor kring likabehandling och diskriminering. Myndigheten erbjuder även sina anställda hälsoundersökningar, en friskvårdstimme per vecka, subventionerad massage och ett friskvårdsbidrag.

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

#### *Avveckla*

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång och för att säkerställa kompetensöverföring bör ersättningsrekryteringar ske i god tid före pensionsavgångar vilket gör dem kostsamma. Två utredare

inom området civil luftfart uppnår pensionsålder om två år och för att inte riskera att viktig kompetens inom detta område går förlorad har arbetet med ersättningsrekrytering redan påbörjats. En av SHK:s utredare inom området befolkningsskydd och räddningstjänst kommer att gå i pension till sommaren 2015. SHK har beslutat att avvakta med en eventuell ersättningsrekrytering i den delen till dess att resultatet blir klart av den översyn (SOU 2014:82) som gjorts av bl.a. bestämmelserna om utredning av räddningstjänstinsatser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

#### *Sammanfattande bedömning*

SHK uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen.

SHK bedömer att de vidtagna åtgärderna inom kompetensförsörjningen har bidragit till att SHK kan fullgöra sina uppgifter enligt myndighetens instruktion.

Personalomsättningen har minskat betydligt under de senaste två åren. Från 20,7 procent under 2012 till 9,1 procent 2014. Detta har påverkat handläggningstiderna i positiv riktning då det i samband med nyrekryteringar krävs en stor utbildningsinsats och en lång introduktionsperiod innan en utredare har den kompetens som krävs för att självständigt kunna bedriva sitt arbete.

Personalförsörjningen har, framförallt inom utredningsområdet civil sjöfart, varit ett problem vilket har lett till att utredningar har fördröjts och balanser har uppstått. Men genom de senaste årens nyrekryteringar på området har det skapats bättre förutsättningar för utredningsarbetet. Detta har bland annat visat sig genom antalet publicerade rapporter inom sjöområdet under år 2014 har varit fler än de varit sammantaget under den senaste sexårsperioden.

Utöver den lägre personalomsättningen, har SHK:s strategi att öka antalet fast anställda utredare framför användandet av tillfälligt upphandlade konsulttjänster bidragit till en effektivitetsökning i form av kortare utredningstider och minskade balanser. Personalökningen har finansierats av en betydande minskning av konsultkostnaderna under de senaste åren.

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

Det innebär att myndigheten blir mycket sårbar, inte bara vid ålderspensionsavgångar som visserligen går att förutse men som likväl blir kostnadskrävande om det ska vara möjligt för en ersättare att gå parallellt med den som ska sluta, för att på så sätt säkerställa kompetensöverföring.

Det medför också att varje annan längre ledighet, t.ex. för studier, föräldraskap, på grund av sjukdom eller för att pröva annat arbete, leder till ett kännbart avbräck i utredningsarbetet. Vikarier hinner ofta läras upp så att de kan ta ett självständigt utredaransvar först när endast en mindre del av vikariatstiden återstår. Det leder i sin tur till ryckighet i planeringen och, inte minst, till att ambitionen att korta utredningstiderna motverkas. För att komma till rätta med det problemet krävs ytterligare personalresurser.

Sådana kommer, även bortsett härifrån, att behövas bl.a. för att varaktigt uppnå målet med kortare handläggningstider. SHK avser att återkomma till frågan om utökat anslag i budgetunderlaget för åren 2016-2018.

### 2.2.6 *Effektivitet och god hushållning*

SHK redovisar i det följande fem nyckeltal som grund för bedömningen av huruvida verksamheten bedrivits effektivt och med god hushållning:

1. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid per utredningsområde.
2. Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.
3. Total arbetstid fördelat på SHK:s processer.
4. Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet i förhållande till det totala antalet årsarbetskrafter.
5. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader.

I de två första nyckeltalen redovisar SHK statistik i syfte att visa huruvida myndigheten lyckats i sin ambition att effektivisera utredningsverksamheten så att handläggningstiderna minskar över tiden för att nå målet med en handläggningstid på, om möjligt, högst tolv månader.

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

Tabell 1. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader

Verksamhet	2012			2013			2014		
	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)
Luftfart	21	12	57	19	17	89	19	14	74
Sjöfart	0	–	–	1	0	0	11	2	18
Spår	5	1	20	4	0	0	5	0	0
Militär	2	0	0	2	0	0	1	1	100
Annan	0	–	–	3	1	33	–	–	–
<b>Totalt</b>	<b>28</b>	<b>13</b>	<b>46</b>	<b>29</b>	<b>18</b>	<b>62</b>	<b>36</b>	<b>17</b>	<b>47</b>

Tabell 2. Genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

Verksamhet	2012			2013			2014		
	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid
Luftfart	21	14,4	11,6	19	9,1	9,7	19	12,9	11,2
Sjöfart	0	–	–	1	16,3	16,3	11	20,4	16,9
Spår	5	21,4	23,3	4	20,1	17,9	5	21,6	20,3
Militär	2	28,2	28,2	2	29,1	29,1	1	6,0	6,0
Annan	0	–	–	3	22,6	18,8	–	–	–
<b>Totalt</b>	<b>28</b>	<b>16,6</b>	<b>13,3</b>	<b>29</b>	<b>13,6</b>	<b>11,7</b>	<b>36</b>	<b>16,2</b>	<b>13,0</b>

Under året har 36 rapporter getts ut vilket är en ökning med hela sju rapporter i jämförelse med 2013. År 2012 gav SHK ut 28 rapporter.

Totalt slutfördes 17 utredningar inom tolv månader under 2014 vilket är en marginell minskning jämfört med 2013 men en ökning från 2012 då 13 undersökningar slutfördes inom tolv månader.

Andelen slutförda utredningar inom tolv månader har minskat från 62 procent 2013 till 47 procent 2014. År 2012 avslutades 46 procent av utredningarna inom tolv månader. Denna synbara "försämring" beror emellertid, som nämnts, på den kraftsamling som gjorts för att "beta av" gamla utredningar. När ett stort antal av dessa nu färdigställts påverkar det naturligtvis den här delen av ärendestatistiken negativt.

Som framgår av nyckeltal 2 nedan har arbetet med att minska balanserna varit framgångsrikt samtidigt som antalet inkomna ärenden, inledda undersökningar och publicerade slutrapporter samtliga har ökat.



Den totala genomsnittliga handläggningstiden har ökat från 13,6 månader 2013 till 16,2 månader 2014. År 2012 var den genomsnittliga handläggningstiden 16,6 månader. Mediantiden har ökat från 11,7 månader 2013 till 13,0 månader 2014. År 2012 var mediantiden 13,3 månader.

Handläggningstiden för slutförda utredningar per verksamhetsområde har närmare analyserats och kommenterats i avsnitt 2.2.3.

*Nyckeltal 2 – Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.*

Tabell 3. Andelen pågående utredningar vid årets slut som då överstigit 12 respektive 20 månader

Verksamhet	2012			2013			2014		
	Antal utredningar	Andel > 12 månader	Andel > 20 månader	Antal utredningar	Andel > 12 månader	Andel > 20 månader	Antal utredningar	Andel > 12 månader	Andel > 20 månader
Luftfart	17	18	6	14	21	14	12	0	0
Sjöfart	7	43	0	12	50	25	11	18	0
Spår	8	38	0	H	80	20	4	0	0
Militär	2	50	50	1	0	0	3	33	0
Annan	3	33	33	1	0	0	2	50	0
<b>Totalt</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>8</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>18</b>	<b>32</b>	<b>13</b>	<b>0</b>

Tabell 4. Genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

Verksamhet	2012			2013			2014		
	Antal utredningar	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid	Antal utredningar	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid	Antal utredningar	Genomsnittlig utredningstid	Median handläggningstid
Luftfart	17	8,1	6,4	14	9,4	5,6	12	5,7	5,7
Sjöfart	7	9,2	10,5	12	12,9	9,8	11	6,6	6,3
Spår	8	10,0	10,9	5	16,4	15,4	4	5,1	5,5
Militär	2	22,1	22,1	1	2,7	2,7	3	9,0	9,4
Annan	3	13,4	10,6	1	4,1	4,1	2	8,5	8,5
<b>Totalt</b>	<b>38</b>	<b>10,1</b>	<b>9,4</b>	<b>39</b>	<b>10,9</b>	<b>7,0</b>	<b>32</b>	<b>6,6</b>	<b>5,8</b>

Vid årets slut hade SHK totalt 32 pågående utredningar vilket är en minskning med sju utredningar i jämförelse med 2013. År 2012 var antalet pågående utredningar vid årets slut 38 stycken.

Andelen pågående utredningar vid årets slut som överstigit en utredningstid på 12 månader har minskat markant under jämförelseperioden. År 2012 och 2013 var andelen 32 respektive 36 procent; för år 2014 var andelen endast 13 procent.



Vid utgången av 2014 fanns inga pågående utredningar som överstigit 20 månader. Vid utgången av 2012 och 2013 var andelen utredningar som överstigit 20 månader 8 respektive 18 procent.

Den genomsnittliga utredningstiden för pågående utredningarna vid 2014 års slut var 6,6 månader. För 2012 och 2013 var den genomsnittliga utredningstiden 10,1 respektive 10,9 månader.

Handläggningstiden för pågående utredningar vid årets slut per verksamhetsområde har analyserats och kommenterats i avsnitt 2.2.3.

### Nyckeltal 3 – Total arbetstid fördelat på SHK:s processer

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

Tabell 5. Fördelning av total arbetstid på SHK:s processer

Process	Andel i % av den totala arbetstiden 2012		Andel i % av den totala arbetstiden 2013		Andel i % av den totala arbetstiden 2014	
	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare
Utreda olyckor och tillbud	55	70	48	62	49	61
Samverkan	7	7	6	6	8	9
Kompetensutveckling	5	6	8	11	8	11
Planera och följa upp	16	10	18	12	16	13
Stöd	17	7	20	9	19	6

Till SHK:s kärnuppgifter räknas utredningsarbete, nationell och internationell samverkan med andra myndigheter m.fl. om säkerhetsfrågor, samt kompetensutveckling. Under 2014 har 65 procent av total arbetstid ägnats åt SHK:s kärnuppgifter. Det är en ökning med tre procentenheter i jämförelse med föregående år då andelen var 62 procent. För SHK:s haveriutredare var andelen tid för kärnuppgifter 81 procent av total tid vilket är en ökning med två procentenheter i jämförelse med 2013 då andelen var 79 procent.

Att nedlagd tid för kärnuppgifter ökat förklaras till största del av att det under 2013 genomfördes ett antal interna utbildningar och seminarier inom stödprocessen *Medarbetare* vilket tog resurser i anspråk till nackdel för kärnverksamheten. Sådana utbildningar har inte förekommit i samma utsträckning under 2014.

Att nedlagd tid för stödverksamheten minskat till fördel för kärnverksamheten förklaras även av att det under 2013 avsattes en del resurser till införandet av SHK:s elektroniska ärendehanteringssystem. Det arbetet har fortsatt under 2014 men inte involverat SHK:s haveriutredare i samma utsträckning.

*Hy*

Andelen tid för samverkan har ökat med två procentenheter i jämförelse med föregående år vilket förklaras av att SHK lagt ner mer tid på internationell samverkan under 2014 än under 2013. SHK stod bland annat som värd när European Civil Aviation Conference/Expert Group on Accident and Incident Investigations (ECAC-ACC) anordnade sin 41:a konferens.

*Nyckeltal 4 – Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet i förhållande till det totala antalet årsarbetskrafter*

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

Tabell 6. Antal och andel stabs- och stödpersonal i förhållande till SHK:s totala årsarbetskraft

År	Totalt antal årsarbetskrafter	Antal årsarbetskrafter inom stabs- och stödverksamhet	Andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet av totala antalet årsarbetskrafter
2012	24,30	5,86	24 %
2013	27,06	6,54	24 %
<b>2014</b>	<b>27,95</b>	<b>6,98</b>	<b>25 %</b>

Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala antal årsarbetskrafter har ökat marginellt under 2014 i jämförelse med föregående år. Ökningen förklaras av att SHK anställt en avdelningskoordinator till den administrativa avdelningen. Avdelningskoordinatorns arbetsuppgifter består i huvudsak av att förvalta ett antal av SHK:s stödprocesser samt stötta den administrativa chefen och personalhandläggaren i det löpande arbetet. Behovet av att utöka personalen med ytterligare en administratör kommer av att antalet fast anställda utredare har ökat vilket medfört ett ökat behov av administrativt stöd.

SHK, som är en relativt liten myndighet, köper vissa tjänster inom det administrativa området för att uppnå kostnadseffektivitet. Det rör sig bland annat om ekonomi- och personaladministration, IT-drift och support samt stöd vid större upphandlingar. Dessa tjänster är inte medräknade i ovanstående nyckeltal.

*Hg*

*Nyckeltal 5 – Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader*

Som ytterligare mått på effektivitet och god hushållning redovisas nedan vad SHK:s administrativa stöd kostar i relation till SHK:s totala förvaltningskostnader och hur kostnadsutvecklingen ser ut över tiden.

Även här kan ett liknande resonemang som ovan föras. En minskning av kostnaderna för det administrativa stödet i relation till totala förvaltningskostnader kan vara en indikator på att myndighetens verksamhet bedrivits effektivare men minskade resurser inom stödfunktionerna kan också leda till att personal inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administrativa göromål med risk för minskad produktion inom kärnverksamheten som resultat. SHK bedömer att för att uppnå effektivitet och god balans mellan stöd- och kärnverksamhet bör kostnaderna för det administrativa stödet inte överstiga 20 procent av SHK:s totala förvaltningskostnader.

Tabell 7. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

År	Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader
2012	17,9 %
2013	16,5 %
<b>2014</b>	<b>17,4 %</b>

I kostnaderna för det administrativa stödet ingår löner för fast anställd personal och köpta tjänster inom stödfunktionerna ledning, ekonomi, personal, registratur, IT, kommunikation/information, upphandling och intern service.

SHK:s kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader har ökat med knappt en procentenhet i jämförelse med föregående år. Ökningen förklaras av att de faktiska lönekostnaderna för den administrativa personalen har ökat i relation till de totala förvaltningskostnaderna. Kostnaden för köpta tjänster under 2014 är något lägre än den för 2013.

*Övriga åtgärder för ökad effektivitet*

Utöver nyckeltalen ovan redovisar SHK i det följande andra betydande åtgärder som vidtagits för att öka effektiviteten och förbättra hushållningen med resurser framöver.

SHK:s verksamhetsledningssystem

Det arbete som påbörjades 2010 med att ta fram ett verksamhetsledningssystem för SHK har fortsatt under 2014 och kommer att slutföras under 2015. Verksamhetsledningssystemet förväntas skapa en större tydlighet i hur SHK:s verksamhet fungerar och skapa en helhetssyn där kärn- och stödverksamheten är väl definierad och ansvarsfördelningen tydlig. Vidare förväntas systemet underlätta

kunskapsöverföring, möjliggöra ett mer enhetligt arbetssätt och minska onödig administration. Ett väl fungerande verksamhetsledningssystem skapar även goda förutsättningar för en ändamålsenlig uppföljning och utvärdering av verksamhetens resultat.

#### Införande av ett elektroniskt ärendehanteringssystem

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

#### Utveckling av SHK:s webbplats och intranät

Under 2014 påbörjades ett projekt med syftet att förbättra SHK:s externa och interna kommunikation genom att utveckla SHK:s webbplats och ta fram ett intranät.

### 2.2.7 **Kostnader**

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2014 uppdelat på särskilda utredningskostnader och förvaltningskostnader. Särskilda utredningskostnader avser kostnader som föranleds av enskilda utredningar och förvaltningskostnader avser kostnader för personal, utbildning, omvärldsbevakning, samverkan med andra säkerhetsmyndigheter, lokal-försörjning och andra driftkostnader som inte är direkt hänförliga till en viss utredning.

#### Särskilda utredningskostnader

Tabell 1. Särskilda utredningskostnader (tkr)

År	Civil luffart	Civil sjöfart	Spårtrafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2012	1 344	664	979	11 448	1 360	15 795
2013	1 458	640	602	1 209	1 345	5 254
<b>2014</b>	<b>1 314</b>	<b>628</b>	<b>285</b>	<b>364</b>	<b>727</b>	<b>3 318</b>

De särskilda utredningskostnaderna är händelsestyrda och bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket stöd från externa specialister och konsulter som krävs i pågående och under året avslutade utredningar. SHK:s särskilda utredningskostnader har minskat med 1 936 tkr i jämförelse med föregående år. Det förklaras till stor del av att den olycka som inträffade den 15 mars 2012 då ett Herkulesplan tillhörande det norska flygvapnet havererade i Kebnekaismassivet genererade en hel del kostnader även under 2013 (1 140 tkr).

SHK:s strategi att öka antalet fast anställda utredare framför användandet av tillfälligt upphandlade konsulttjänster har bidragit till en kontinuerlig minskning av konsultkostnaderna under de senaste åren. Med undantag för de kostnader som Kebnekaiseutredningen genererat under 2012 och 2013, har de särskilda utredningskostnaderna kraftigt minskat under ett flertal år.

### Förvaltningskostnader

Tabell 2. Förvaltningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårtrafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2012	9 839	5 478	6 489	7 397	2 361	31 564
2013	12 186	7 581	7 588	6 727	2 431	36 513
<b>2014</b>	<b>15 199</b>	<b>9 948</b>	<b>6 558</b>	<b>1 882</b>	<b>2 824</b>	<b>36 411</b>

SHK:s förvaltningskostnader har minskat marginellt i jämförelse med föregående år. Att förvaltningskostnaderna inte ökat under 2014 beror på att planerade tjänstetillsättningar skett senare än planerat samt att en utredare valt att avsluta sin anställning och en avdelningschef varit tjänstledig.

Även förvaltningskostnadernas fördelning är händelsestyrd då de fördelats med utgångspunkt i faktiskt nedlagd arbetstid per utredningsområde.

Inom området civil luftfart har förvaltningskostnaderna ökat med 3 013 tkr i jämförelse med föregående år. Det förklaras till största del av att SHK:s två militära utredare varit engagerade i en hel del utredningar på den civila luftfartssidan under 2014. Av samma anledning har kostnaderna inom det militära området minskat under 2014.

Kostnadsökningen på 2 367 tkr inom området sjöfart förklaras av de nyrekryteringar som genomfördes under senare halvan av 2013 (två utredare) och under innevarande år (en utredare).

Inom området spårbunden trafik har förvaltningskostnaderna minskat med 1 000 tkr i jämförelse med 2013. Det förklaras av att det fanns fler resurser avsatta till de pågående utredningarna under 2013 än det fanns under 2014.

### Totala kostnader per utredningsområde

Tabell 3. Totala kostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårtrafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2012	11 183	6 142	7 468	18 845	3 721	47 359
2013	13 644	8 221	8 190	7 936	3 776	41 767
<b>2014</b>	<b>16 513</b>	<b>10 576</b>	<b>6 843</b>	<b>2 247</b>	<b>3 551</b>	<b>39 729</b>

### 3. FINANSIELL REDOVISNING

#### 3.1 Resultaträkning

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

(tkr)	Not	2014	2013
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag		39 523	41 668
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	175	36
Finansiella intäkter	2	31	63
<b>Summa</b>		<b>39 729</b>	<b>41 767</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	3	-28 522	-28 576
Kostnader för lokaler		-2 502	-2 488
Övriga driftkostnader	4	-8 305	-10 328
Finansiella kostnader	5	-9	-12
Avskrivningar och nedskrivningar		-391	-363
<b>Summa</b>		<b>-39 729</b>	<b>-41 767</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2014-12-31	2013-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	6	189	53
<b>Summa</b>		<b>189</b>	<b>53</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	803	1 011
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	265	394
<b>Summa</b>		<b>1 068</b>	<b>1 405</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	9	574	588
Övriga kortfristiga fordringar		0	1
<b>Summa</b>		<b>574</b>	<b>589</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	10	749	801
<b>Summa</b>		<b>749</b>	<b>801</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	11	-5 193	-2 258
<b>Summa</b>		<b>-5 193</b>	<b>-2 258</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		9 398	7 507
<b>Summa</b>		<b>9 398</b>	<b>7 507</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>6 784</b>	<b>8 098</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	12	0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	13	337	471
Övriga avsättningar	14	421	369
<b>Summa</b>		<b>758</b>	<b>840</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	15	1 068	1 458
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	16	902	957
Leverantörsskulder		1 408	1 914
Övriga kortfristiga skulder	17	523	503
<b>Summa</b>		<b>3 900</b>	<b>4 833</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	18	2 126	2 425
<b>Summa</b>		<b>2 126</b>	<b>2 425</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>6 784</b>	<b>8 098</b>

### 3.3 Anslagsredovisning

#### Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Ing. över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp	
<b>Not</b>							
Uo6 2:8 Ramanslag Statens haverikommission ap.1 Statens haverikommission - del till SHK	19	2 258	43 438	-979	44 717	-39 523	5 193
<b>Summa</b>		<b>2 258</b>	<b>43 438</b>	<b>-979</b>	<b>44 717</b>	<b>-39 523</b>	<b>5 193</b>

SHK:s utredningsverksamhet är i det närmaste helt händelsestyrd vilket gör det svårt att prognostisera kostnadsutvecklingen över budgetåret. Det innebär att SHK, för att kunna driva en effektiv verksamhet inom befintliga ekonomiska ramar, vissa år inte kommer att nyttja anslagsramen fullt ut; andra år kan i stället hela eller delar av anslagskrediten behöva tas i anspråk. Så måste det få vara och det är viktigt att sådana fluktuationer inte följs av motsvarande svängningar i tilldelat ramanslag.



### 3.4 Tilläggsupplysningar

#### *Redovisningsprinciper*

Staten haverikommissionens bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt Ekonomistyrningsverkets (ESV) föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring (FBF) tillämpar myndigheten brytdagen den 5 januari.

Brytdagen föregående år var den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

#### *Upplysningar och avvikelser*

##### Avvikelser från allmänna råd

Enligt ESV:s föreskrifter till 2 kap. 4 § FÅB ska driftkostnader per årsarbetskraft redovisas i sammanställning av väsentliga uppgifter. Enligt ESV:s allmänna råd ska driftkostnaderna hämtas från resultaträkningen.

För att redovisningen ska ge en rättvisande bild i enlighet med 2 kap. 6 § FÅB beräknas driftkostnaderna per årsarbetskraft på förvaltningskostnaderna i stället för totala driftkostnader enligt resultaträkningen. Detta eftersom de särskilda utredningskostnaderna påverkas av de olyckor som utreds och har en annan karaktär än förvaltningskostnader. De totala driftkostnaderna per årsarbetskraft redovisas i not till sammanställning över väsentliga uppgifter.

#### *Värderingsprinciper*

##### Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år.

Beloppsgränsen för förbättringsutgifter på annans fastighet är 50 tkr. Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock lägst tre år.

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

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

Hy

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Dataprogram, licenser, rättigheter, datorer och kringutrustning
5 år	Övriga kontorsmaskiner, inredningsinventarier

Omsättningstillgångar

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

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	Lön (tkr)
Generaldirektör Hans Ytterberg	995
Inga förmåner, inga andra uppdrag	

Anställdas sjukfrånvaro

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas sjukfrånvaro under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer, som andel av den totala sjukfrånvaron.

I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda ordinarie arbetstid.

Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2014	2013
Totalt	3,6 %	4,1 %
Andel 60 dagar eller mer	66,8 %	74,2 %
Kvinnor	-	11,7 %
Män	0,9 %	0,6 %
Anställda -29	-	-
Anställda 30 år -49 år	1,0 %	1,8 %
Anställda 50 år -	6,4 %	7,6 %

Sjukfrånvaro för kvinnor och för anställda -29 år lämnas inte då det finns för få anställda i respektive grupp.

### 3.5 Noter

#### Resultaträkning

	2014	2013
<b>Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
Icke statliga medel, 15 a § kapitalförsörjningsförordningen	0	1
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	175	35
<b>Summa</b>	<b>175</b>	<b>36</b>
<b>Not 2 Finansiella intäkter</b>		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	31	63
<b>Summa</b>	<b>31</b>	<b>63</b>
<b>Not 3 Kostnader för personal</b>		
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	17 252	16 833
Övriga kostnader för personal	11 270	11 743
<b>Summa</b>	<b>28 522</b>	<b>28 576</b>
<b>Not 4 Övriga driftkostnader</b>		
Resor, representation, information	1 235	1 578
Köp av varor	928	902
Köp av tjänster	6 063	7 453
Övrigt	79	395
<b>Summa</b>	<b>8 305</b>	<b>10 328</b>
<b>Not 5 Finansiella kostnader</b>		
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	7	10
Övriga finansiella kostnader	2	2
<b>Summa</b>	<b>9</b>	<b>12</b>

**Balansräkning**

	2014-12-31	2013-12-31
<b>Not 6 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>		
Ingående anskaffningsvärde	325	368
Årets anskaffningar	189	0
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-43
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>514</b>	<b>325</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-272	-206
Årets avskrivningar	-53	-65
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-325</b>	<b>-272</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>189</b>	<b>53</b>
<b>Not 7 Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>		
Ingående anskaffningsvärde	1 250	510
Årets anskaffningar	0	740
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 250</b>	<b>1 250</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-239	-109
Årets avskrivningar	-208	-130
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-447</b>	<b>-239</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>803</b>	<b>1 011</b>
<b>Not 8 Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>		
Ingående anskaffningsvärde	1 304	1 386
Årets anskaffningar	0	91
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-48	-173
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 256</b>	<b>1 304</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-910	-954
Årets avskrivningar	-129	-128
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	48	173
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-991</b>	<b>-910</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>265</b>	<b>394</b>
<b>Not 9 Fordringar hos andra myndigheter</b>		
Fordran ingående mervärdesskatt	574	588
Övriga fordringar hos andra myndigheter	0	1
<b>Summa</b>	<b>574</b>	<b>589</b>
<b>Not 10 Förutbetalda kostnader</b>		
Förutbetalda hyreskostnader	604	581
Övriga förutbetalda kostnader	145	220
<b>Summa</b>	<b>749</b>	<b>801</b>

## Balansräkning

	2014-12-31	2013-12-31
<b>Not 11 Avräkning med statsverket</b>		
<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
Ingående balans	-2 258	-1 307
Redovisat mot anslag	39 523	41 668
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-43 438	-42 619
Återbetalning av anslagsmedel	979	0
<b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-5 193</b>	<b>-2 258</b>
<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-5 193</b>	<b>-2 258</b>
<b>Not 12 Myndighetskapital</b>		
<b>Specifikation av förändring av myndighetskapitalet</b>		
Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
<b>Not 13 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser</b>		
Ingående avsättning	471	535
Årets pensionskostnad	-5	0
Årets pensionsutbetalningar	-129	-64
<b>Utgående avsättning</b>	<b>337</b>	<b>471</b>
<b>Not 14 Övriga avsättningar</b>		
<b>Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder</b>		
Ingående balans	369	320
Årets förändring	52	49
<b>Utgående balans</b>	<b>421</b>	<b>369</b>
<b>Not 15 Lån i Riksgäldskontoret</b>		
Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
Ingående balans	1 458	994
Under året nyupptagna lån	0	831
Årets amorteringar	-390	-367
<b>Utgående balans</b>	<b>1 068</b>	<b>1 458</b>
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
<b>Not 16 Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b>		
Arbetsgivaravgifter	475	437
Leverantörsskulder andra myndigheter	427	521
<b>Summa</b>	<b>902</b>	<b>957</b>

**Balansräkning**

	2014-12-31	2013-12-31
<b>Not 17 Övriga kortfristiga skulder</b>		
Personalens källskatt	519	484
Övrigt	4	18
<b>Summa</b>	<b>523</b>	<b>503</b>
<b>Not 18 Upplupna kostnader</b>		
Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 810	1 927
Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	45	47
Övriga upplupna kostnader	271	451
<b>Summa</b>	<b>2 126</b>	<b>2 425</b>

**Anslagsredovisning****Not 19 Uo 6 2:8 ap.1****Statens haverikommission**

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 4 344 tkr.

Statens Haverikommission får disponera 1 279 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3 % av föregående års tilldelning 42 619 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

### 3.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	2 000	2 000	2 000	3 000	1 000
Utnyttjad	1 068	1 458	994	915	93
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	881	4 729	5 804
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	31	63	62	175	0
Räntekostnader	7	12	17	1	19
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	0	0	0	0	9 702
Övriga avgiftsintäkter	0	0	0	0	0
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	4 344	4 262	4 240	4 000	0
Utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	5 193	2 258	1 307	4 944	0
<b>Bemyndiganden (ej tillämpligt)</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st.)	28	27	24	22	21
Medelantalet anställda (st.)	31	29	26	24	23
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft*</b>	1 292	1 338	1 301	1 351	1 337
<b>Kapitalförändring**</b>					
Årets	0	0	0	0	2 375
Balanserad	0	0	0	0	-2 375


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

	år 2014	år 2013	år 2012	år 2011	år 2010
Förvaltningskostnader per aa	1 292	1 338	1 301	1 351	1 337
Särskilda utredningskostnader per aa	112	195	658	243	418
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per aa	1 405	1 533	1 959	1 594	1 754

\*\* Anslaget avräknas kostnadsmässigt. Årets kapitalförändring fr. o. m. år 2010 består av periodiseringsdifferenser som uppstod i den avgiftsfinansierade verksamheten resp. bidragsfinansierade verksamheten. Fr.o.m. 2011 är SHK anslagsfinansierad.

Jag intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 19 februari 2015



Hans Ytterberg  
Generaldirektör