



***Haveri-
kommissionen
– vad gör den?***

Statens haverikommission (SHK) är en självständig statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att säkerheten skall förbättras.

SHK har funnits sedan år 1978. Från början undersökte SHK endast flygolyckor men fr.o.m. den 1 juli 1990 undersöker man även andra typer av olyckor.

Vilken lagstiftning styr SHK:s arbete?

SHK bedriver sitt arbete med stöd av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (1996:282) med instruktion för Statens haverikommission.

Vilka olyckor och tillbud skall undersökas av SHK?

SHK undersöker dels flygolyckor, sjöolyckor och olyckor med spårbunden trafik, dels andra allvarliga olyckor. Även olyckor i militär verksamhet undersöks.

En *flygolycka* skall undersökas om

- någon människa har omkommit eller skadats allvarligt,
- luftfartyget eller annan egendom har fått betydande skador,
- omfattande skador har uppstått i miljön, eller
- luftfartyget har försvunnit vid flygning eller är oåtkomligt.

En *sjöolycka* eller en *olycka med spårbunden trafik* skall undersökas om

- flera människor har avlidit eller skadats allvarligt,
- omfattande skador har uppstått på fartyg, fordon, anläggningar, egendom eller i miljön, eller
- fartyg har försvunnit eller övergetts i sjön.

En *annan allvarlig olycka* skall undersökas om

- flera människor har avlidit eller skadats allvarligt, eller
- omfattande skador har uppstått på egendom eller i miljön, och
- en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Ett *tillbud till en olycka* skall undersökas om

- det har inneburit allvarlig fara för en olycka,
- det tyder på väsentliga fel hos fartyg, fordon m.m., eller
- det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Vem undersöker mindre allvarliga olyckor eller tillbud?

Mindre allvarliga händelser skall ändå undersökas om det är påkallat från säkerhetssynpunkt. Sådana undersökningar görs av

- *Luftfartsverket* beträffande civil luftfart
- *Sjöfartsverket* beträffande civil sjöfart
- *Försvarsmakten* beträffande militär luft- och sjöfart

- *Banverket* beträffande händelser med spårbunden trafik
- *SHK* beträffande händelser som berör andra områden

Undersöker SHK händelser både i Sverige och utomlands?

SHK undersöker *händelser som har inträffat i Sverige*. Om händelsen berör ett utländskt fartyg, undersöks den dock av SHK endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom svenskt sjöterritorium.

SHK undersöker *händelser som har inträffat utomlands*, om händelsen berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg och annat inte följer av en internationell överenskommelse. Av sådana överenskommelser följer att flygolyckor i allmänhet undersöks av den stat där olyckan har inträffat.

Om ett luftfartyg är inblandat i en olycka eller ett tillbud utomlands, har Sverige dock rätt att delta i haveriundersökningen i det landet, om luftfartyget är svenskregistrerat, tillverkat i Sverige eller används av en svensk operatör. I sådana fall skall SHK representera Sverige.

Vad är syftet med SHK:s undersökningar?

En haveriundersökning syftar till att

1. så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till händelsen som skador och effekter i övrigt,
2. ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar eller att begränsa effekten av en sådan händelse,

3. 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.

Sammanfattningsvis skall en haveriundersökning således utmynna i svaret på dessa tre frågor:

Vad hände?

Varför hände det?

Hur undviks att en liknande händelse inträffar?

Haveriundersökningar syftar däremot *inte* till att fördela skuld eller ansvar. Sådana frågor faller under t.ex. försäkringsbolag och rättstillämpande myndigheter.

Har SHK några andra uppgifter?

SHK skall följa den nationella och internationella utvecklingen på de områden som omfattas av SHK:s verksamhet.

SHK skall också samarbeta med säkerhetsmyndigheterna i deras olycksförebyggande verksamhet. Säkerhetsmyndigheter är t.ex. Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Banverket och Statens räddningsverk.

Hur ser organisationen ut?

SHK har ett tiotal anställda – haveriutredare och administratörer. Chef för myndigheten är en generaldirektör.

Generaldirektören och minst en av haveriutredarna har domarbakgrund. I övrigt har haveriutredarna

- flygoperativ sakkunskap,
- flygteknisk sakkunskap,
- sjöoperativ sakkunskap,

- sjöteknisk sakkunskap,
- sakkunskap inom området be-folkningsskydd och räddnings tjänst samt
- allmän teknisk sakkunskap, t.ex. på järnvägsområdet.

Vid undersökning av en olycka eller ett tillbud består SHK av minst två personer. Ordförande är alltid generaldirek-tören eller en haveriutredare med domarbakgrund.

Vid behov förordnar SHK *experter* inom skilda sakområden att biträda vid en undersökning. Det kan röra sig om t.ex. teknisk, operativ, medicinsk eller beteendevetenskaplig expertis.

Hur meddelas SHK om en olycka eller tillbud?

SHK har beredskap för att ta emot underrättelser om olyckor och tillbud dygnet runt. Underrättelserna kommer oftast från flygräddningen, sjörädd-ningen, Järnvägsinspektionen, SOS Alarm eller polisen.

Hur går en haveriundersökning till?

En haveriundersökning kan sägas bestå av tre delar: faktainsamling, bearbetning och analys, rapport.

Faktainsamling

Vid allvarigare olyckor besöker SHK olycksplatsen och studerar och doku-menterar denna.

Den eller de som varit inblandade i händelsen och vittnen hörs av SHK. Detta kan ske på olycksplatsen, på SHK:s kansli eller per telefon.

SHK tar in relevanta uppgifter beträf-fande t.ex. inblandade transportmedel

och besättningar samt väderleksförhål-landena på platsen.

Tekniska undersökningar görs på t.ex. transportmedel och motorer.

Om det finns färd- och ljudregistrato-rer ombord på t.ex. ett flygplan eller ett fartyg (s.k. svarta lådor), tas den infor-mationen fram.

SHK har ingen egen laboratorieut-rustning utan uppdrar vid behov åt fristående verkstäder och laboratorier inom eller utom landet att göra mer komplicerade tekniska undersökning-ar. Arbetet görs ofta i närvaro av perso-nal från SHK.

Fakta inhämtas rörande den säker-hetsmässiga hanteringen vid den orga-nisation, t.ex. ett företag, som har det operativa ansvaret för den verksamhet inom vilken en olycka har inträffat. Sammanfattningsvis kan man säga att fakta samlas in beträffande *människa, maskin och miljö*.

I slutet av faktainsamlingsfasen hål-ler SHK ett *haverisammanträde* där man presenterar alla de fakta som man funnit. Alla som är berörda av händel-sen, *intressenterna*, inbjuds att delta i detta sammanträde. Även företrädare för intresseorganisationer och fackför-bund brukar bjudas in.

En *koordinator* från den berörda säkerhetsmyndigheten följer regelmäs-sigt undersökningen.

Intressent är

- den som blivit skadad genom olyckan,
- efterlevande till den som avlidit genom olyckan,
- den som fått egendom skadad genom olyckan,

- inblandat transportmedels eller egendoms ägare, innehavare och försäkringsgivare.

Bearbetning och analys

Efter faktainsamlingen bearbetar och analyserar SHK de fakta man funnit i syfte att kunna fastställa orsaken eller den sannolika orsaken till händelsen. Man försöker också finna bakomliggande och bidragande orsaker. Detta arbete omfattar även en analys av t.ex. säkerhetsstrukturen i ett företag och av säkerhetsmyndighetens regelsystem och agerande.

Ett av skälen till att haveriundersökningar görs av en från säkerhetsmyndigheterna helt fristående myndighet är för övrigt just att även dessa myndigheters agerande skall granskas i en undersökning.

I analysen ingår också arbetet med att ta ställning till om det finns ett behov av att förändringar görs i något avseende i syfte att för framtiden förbättra säkerheten. Om SHK finner att det föreligger ett sådant behov, övervägs hur behovet skall kunna tillgodoses på ett rimligt och praktiskt genomförbart sätt.

Rapport

SHK publicerar en rapport över varje undersökning. I rapporten redovisas fakta, analys och slutsatser. Om det finns behov av det, riktar SHK i rapporten också säkerhetshöjande rekommendationer till berörd säkerhetsmyndighet.

Rekommendationerna kan ta sikte på olika typer av säkerhetshöjande åtgärder, såsom förbättrad utbildning

eller information, förändringar vad gäller tekniska konstruktioner och underhållssystem m.m. I många fall kräver förändringar att föreskrifter ändras. SHK har inte någon rätt att meddela föreskrifter utan får endast rekommendera den säkerhetsmyndighet som har sådan rätt att ändra regelsystemet.

Rapporten ställs alltid till berörd säkerhetsmyndighet men skickas också till alla intressenter.

Uppföljning av rekommendationer

SHK följer upp vad som händer med rekommendationerna genom att kräva återrapportering från de berörda säkerhetsmyndigheterna.

Var kan man hitta mer information?

Information finns på både svenska och engelska på www.havkom.se, vår webbplats där också samtliga rapporter läggs ut så snart de är färdiga.

Ett informationsblad – *SHK Informa-tion* – utkommer cirka en gång per månad. Det innehåller sammanfattande information om rapporter i civila flygärenden och distribueras via Luftfartsverket till t.ex. flygklubbar. Informationsbladet läggs också ut på vår webbplats.

SHK för inte statistik över olyckor och tillbud utan denna typ av information finns hos säkerhetsmyndigheterna.

SHK Statens haverikommission

Besöksadress: Wennerbergsgatan 10, Stockholm

Postadress: Box 12538, 102 29 Stockholm

Telefon: 08-441 38 20, *Fax:* 08-441 38 21

E-post: info@havkom.se

Internet: www.havkom.se

