



Årsredovisning  
2022

# Innehåll

<b>Generaldirektörens förord .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Om Statens haverikommission .....</b>	<b>5</b>
1.1 Syfte och uppgifter .....	5
<b>2. Om årsredovisningen .....</b>	<b>6</b>
2.1 Årsredovisningens disposition .....	6
2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden.....	6
<b>3. Resultatredovisning.....</b>	<b>7</b>
3.1 Sammanfattande bedömning.....	7
3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar .....	8
3.3 Arbetet med förlisningen av M/S Estonia .....	10
3.4 Utredningar som inletts under 2022 .....	11
3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden .....	12
3.6 Publicerade slutrapporter.....	16
3.7 Pågående utredningar 31 december 2022 .....	17
3.8 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra .....	18
3.9 Utveckling av verksamheten 2022 .....	19
3.10 Kompetensförsörjning.....	20
3.11 Regeringsuppdrag .....	23
3.12 Ekonomisk översikt .....	25
<b>4. Finansiell redovisning .....</b>	<b>26</b>
4.1 Resultaträkning.....	26
4.2 Balansräkning.....	27
4.3 Anslagsredovisning .....	28
4.4 Tilläggsupplysningar .....	29
4.5 Noter.....	31
4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	35
<b>5. Säkerhetsrekommendationer.....</b>	<b>36</b>
5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer.....	36
5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2022 .....	38
<b>Årsredovisningens undertecknande .....</b>	<b>40</b>

## Generaldirektörens förord

Statens haverikommission har ett högt anseende och våra olycksutredningar uppfattas ha stor betydelse för transportsektorns säkerhetsarbete och det långsiktiga lärandet inom transportsystemen. I många fall beskrivs myndighetens säkerhetsrekommendationer som avgörande incitament för att myndigheter och andra aktörer ska kunna prioritera och genomföra säkerhetshöjande åtgärder inom sina verksamheter. Det framgår av den utvärdering om de effekter som våra olycksutredningar har i transportsystemet som Trafikanalys har genomfört under 2022.

Men vårt arbete är inte begränsat till transportsektorn. Uppdraget sträcker sig över alla samhällssektorer och våra olycksutredningar kan omfatta alla typer av katastrofer eller allvarliga tillbud eller olyckor. På så sätt bidrar vi till ett säkrare samhälle för alla människor, och till förtroende och tillit för samhällssystemen i stort.

Mot den bakgrunden har vi under året höjt både ambitionerna och förmågan att utreda vårdskador och avvikelser inom hälso- och sjukvården. Vi publicerade nyligen en utredning om fördröjningen av vårdförloppet för en cancerpatient. Utredningen visar bl.a. på brister i interaktionen mellan olika vårdgivare, och på svårigheter att tillämpa standardiserade vårdförlopp. Vi har utfärdat rekommendationer till både Socialstyrelsen och Sveriges Kommuner och Regioner. Förhoppningen är att utredningen genom sitt fokus på systematiska och organisatoriska aspekter ska bidra till ett säkerhetslärande inom hälso- och sjukvården och stärka patientsäkerheten även hos andra vårdgivare än de som är direkt berörda av händelsen.

Vår verksamhet har under 2022 präglats av flera omfattande utredningar som har potential att bidra till en bättre säkerhet inom en rad olika områden. Det gäller bl.a. branden på lastfartyget *Almirante Storni* utanför Göteborg där utredningen visar att det finns skäl att förbättra hanteringen av fartyg i behov av assistans. Vidare aktualiserar utredningen av flygolyckan i Örebro sommaren 2021, där nio människor omkom, åter behovet av en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. På myndighetens initiativ övervägs nu frågorna inom EU:s byrå för luftfartssäkerhet (EASA). Från spårtrafikområdet har utredningarna av urspårningarna på Malmbanan och i Häggvik i Sollentuna identifierat förbättringsmöjligheter när det gäller Trafikverkets system för förebyggande underhåll och möjligheter att förhindra framtida rälsbrott och urspårningar. Slutligen visar utredningen av ett kollisionstillbud i luftrummet över Vänern hur tidsbrister vid planeringen av övningsverksamhet och en underliggande pressad arbetssituation varit nära att leda till en mycket allvarlig olycka med två JAS-flygplan.

Arbetet med *M/S Estonia* har fortsatt under 2022. Vi har bland annat publicerat ett mycket omfattande bildmaterial från de undersökningar som genomfördes 2021–2022 på en särskild webbplats. Det har gjort det möjligt för allmänheten att enkelt kunna följa utredningsarbetet och få insyn i det material som ligger till grund för de bedömningar vi gör, bl.a. om vad som orsakat hålen i fartygets skrov.

Det säkerhetspolitiska läget och upprustningen av det svenska försvaret påverkar förutsättningarna även för Statens haverikommission. Bland annat betonar det betydelsen av de utredningar vi gör av olyckor och tillbud inom den militära verksamheten. Även ett kommande medlemskap i Nato skulle påverka myndigheten. Under året har därför ett förberedelsearbete inletts, för att bedöma konsekvenserna för myndigheten av ett Natomedlemskap, och för att anpassa verksamheten till en ökad militär aktivitet i Sverige och i vårt närområde.

Det omfattande arbete som myndigheten har bedrivit under 2022 belyser bredden i verksamheten och den roll Statens haverikommission har för att identifiera brister och sårbarheter inom vitt skilda områden. Genom att beskriva olycksorsaker och lyfta fram förbättringsområden bidrar vi till ett robustare och säkrare samhälle där risken för att människor dör eller allvarligt skadas i olyckor kan minska.

Statens haverikommission har under 2022 haft snäva ekonomiska ramar för den ordinarie verksamheten. Myndigheten har behövt vidta besparingsåtgärder för att undvika framtida underskott. Det märks bland annat på att vi har behövt minska antalet utredare. Under de omständigheterna är det en utmaning att upprätthålla en hög kvalitet och att leva upp till de krav en föränderlig omvärld ställer på verksamheten. De goda resultat som verksamheten ändå redovisar har uppnåtts genom en mycket väl intrimmad organisation och engagerade och hängivna medarbetare, men till priset av en tidvis hög arbetsbelastning.

Jag vill rikta ett stort tack till alla medarbetare på Statens haverikommission för ert oförtröttliga arbete för att minska risken för olyckor och öka säkerheten i samhället. Jag vill också tacka myndighetens samverkansparter för det gångna årets arbete.

Tillsammans bidrar vi till ett säkrare samhälle!



John Ahlberk  
Generaldirektör

# 1. Om Statens haverikommission

## 1.1 Syfte och uppgifter

Statens haverikommission utreder olyckor och allvarliga tillbud från säkerhetssynpunkt oavsett om de inträffat på land, till sjöss eller i luften. Myndighetens olycksutredningar ska sprida kunskap och ge underlag för åtgärder hos myndigheter, företag, organisationer och enskilda som förbättrar säkerheten och minskar risken för olyckor. Verksamheten ska också bidra till att människor kan känna trygghet och tillit till samhällets institutioner och till förtroendet för transportsystemen. I uppdraget ingår också att bedöma de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med en olycka.

På en övergripande nivå definierar Statens haverikommission syftet med verksamheten på följande sätt:

Vi finns för din och andras säkerhet. Våra olycksutredningar ger kunskap som räddar liv och ökar säkerheten i samhället.

Syftet med myndighetens utredningar är att

- så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp som orsaker till den utredda händelsen, liksom skador och effekter i övrigt,
- ge underlag för beslut om åtgärder för att förebygga, eller åtminstone begränsa effekten av, liknande händelser i framtiden, 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.

De utredningar som myndigheten genomför ska slutföras snarast, och om möjligt inom tolv månader från olyckan eller tillbudet.

Statens haverikommission ska också samverka med behöriga säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet, liksom med andra länders utredningsorgan och vissa internationella organ som verkar inom området.

Statens haverikommission har långtgående befogenheter för att säkerställa tillgång till det material som behövs för myndighetens utredningar. Statens haverikommission deltar med experter eller representanter vid internationella olycksutredningar med svensk anknytning. Det gör att myndigheten har hela världen som arbetsfält.

Verksamheten regleras av lag och styrs i hög grad även av bestämmelser på EU-nivå eller av internationella regelverk som Sverige är förpliktigt att följa.

## 2. Om årsredovisningen

### 2.1 Årsredovisningens disposition

Statens haverikommissions årsredovisning är disponerad utifrån kraven i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Årsredovisningen består av följande delar

- Om Statens haverikommission
- Om årsredovisningen
- Resultatredovisning
- Finansiell redovisning
- Säkerhetsrekommendationer
- Årsredovisningens undertecknande

### 2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden

Avsnittet om handläggningstider och avslutade ärenden presenteras samlat för myndigheten och redovisas för de tre senaste åren. Därutöver kommenteras uppgifterna och andra förhållanden av intresse för bedömning av verksamhetens resultat. För myndigheten totalt presenteras även ett antal resultatindikatorer.

Statistik redovisas för myndighetens utredningsområden: civil sjöfart, spårbunden trafik, civil luftfart, militär verksamhet och utredningar av vägtrafikhändelser och övriga olyckor. Statistiken presenteras för varje utredningsområde med avseende på det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden, utvecklingen inom respektive område i form av publicerade slutrapporter, antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av utredning eller beslut om att genomföra en särskild preliminär bedömning (avser endast sjöhändelser) samt antalet pågående utredningar vid årets slut. För publicerade rapporter finns statistik för genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

Nyinkomna ärenden avser alla händelser som under året rapporterats in till myndigheten. Avgjorda ärenden avser alla ärenden om sådana händelserrapporter som avslutats under året antingen genom ett beslut att inte utreda eller genom en avlämnad slutrapport. Inledda utredningar avser de händelser som myndigheten under året har beslutat att utreda, och publicerade slutrapporter avser utredningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har givits ut.

## 3. Resultatredovisning

### 3.1 Sammanfattande bedömning

Statens haverikommission gör bedömningen att verksamheten har fortsatt att utvecklas positivt och att den väl svarar upp mot de krav som ställs i lag och förordning och i internationella regelverk. Vidare görs bedömningen att verksamheten gett underlag för beslut om åtgärder för att stärka det olycksfallsförebyggande arbetet inom en rad olika sektorer och att samarbetet med andra säkerhetsmyndigheter, både nationellt och internationellt, fungerar och utvecklats väl. Detta stöds bl.a. av den utvärdering av verksamheten som Trafikanalys genomfört under förra året samt internationella granskningar på sjöfarts- och spårtrafikområdena. Exempelvis lyfter det den internationella sjöfartsorganisationen i en granskning fram Statens haverikommission som ett gott föredöme och framhåller bl.a. myndighetens strukturerade arbetssätt och kvalificerade utredare.<sup>1</sup>

Under året har flera utredningar avslutats eller inletts som har potential att leda till väsentliga säkerhetshöjande åtgärder hos flera berörda aktörer och inom olika samhällsområden. Utredningen om fördröjningen av vårdförloppet för en cancerpatient som slutrapporterades i januari i år visar bl.a. på brister i interaktionen mellan olika vårdgivare och svårigheter i att tillämpa standardiserade vårdförlopp. Vidare belyser utredningen av den svåra flygolyckan i Örebro 2021 behovet av en särskild utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare på icke kommersiell basis. Något som vi också påtalade i utredningen av flygolyckan i Umeå 2019 då en pilot och åtta fallskärmshoppare omkom.

Den preliminära bedömningen gällande passagerarfartyget M/S Estonia, som bland annat syftar till att beskriva orsakerna till tidigare okända hål i fartygets skrov, har fortsatt under 2022. I en delrapport slår Statens haverikommission, tillsammans med de estniska och finska utredningsmyndigheterna, fast att hålen i skrovet överensstämmer med bergformationer på havsbotten. Vidare görs bedömningen att fartyget inte var sjövärdigt vid tidpunkten för olyckan. Ett omfattande kommunikativt arbete har bedrivits för att säkerställa största möjliga insyn och transparens i undersökningsarbetet. Bland annat har en 3D-modell av vraket och 45 000 stillbilder gjorts tillgängliga för allmänheten på en särskild webbplats. Vidare har intervjuer genomförts med samtliga svenska överlevande från olyckan som velat delta.

Statens haverikommission har under flera år bedrivit ett systematiskt arbete för att minska handläggningstiderna genom effektivare arbetssätt och handläggningsrutiner. Det arbetet har gett ett tydligt resultat. Under de senaste tre åren fram till 2021 har de genomsnittliga handläggningstiderna legat stabilt omkring tio månader med små variationer. För 2022 har dock den genomsnittliga handläggningstiden ökat något till strax under 11 månader. Även medianhandläggstiden har ökat och närmar sig 12 månader. Andelen utredningar som slutförts inom tolv månader har minskat till 61 procent jämfört med 81 procent 2021. Detta kan förklaras av ett högt ärendeinflöde samt flera omfattande och komplexa utredningar samtidigt som myndigheten av besparingskäl varit tvungen att dra ner på antalet utredare.

Förra årets utveckling med allt fler sjöärenden har hållit i sig under 2022. Samtidigt har en kraftig ökning skett av antal slutrapporterade ärenden inom sjöfartsområdet. Till detta

---

<sup>1</sup> IMO Member State Audit Scheme – IMSAS 2022.

kommer en avsevärd arbetsinsats med anledning av den preliminära bedömningen gällande M/S Estonia och en omfattande utredning av branden på bulkfartyget Almirante Storni i Göteborg som slutrapporterades i början av 2023. Från spårtrafikområdet kan noteras det högsta antalet slutförda utredningar på flera år. Under året har även ett omfattande utredningsarbete bedrivits av flygolyckan i Örebro sommaren 2021 där nio människor omkom. Trots den omfattande arbetsinsats som har krävts i den utredningen, har handläggningstiderna för luftfartsärenden minskat ytterligare och ligger nu på en unikt låg nivå.

Sammantaget ger detta en tydlig bild av en mycket väl intrimmad utredningsverksamhet med hög resurseffektivitet. Samtidigt har det skett till priset av en hög arbetsbelastning och en tidvis ogynnsam arbetsmiljö. Resurstillskott kommer att bli nödvändiga för att hantera situationen.

### **3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar**

Nedan redogörs för ett antal iakttagelser från slutrapporter som publicerats under 2022 eller i början av 2023 och där merparten av arbetet skett under 2022.

#### **En särskild utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare på icke kommersiell basis bör införas**

Statens haverikommission har utrett flygolyckan som inträffade på Örebro flygplats den 8 juli 2021 där en pilot och åtta fallskärmshoppare omkom. Utredningen har identifierat flera latent faror som uppstått under en lång tid och säkerhetsglidningar i verksamheten har medfört att säkerhetsmarginalen minskat. En ändamålsenlig riskanalys skulle sannolikt ha kunnat identifiera dessa latent faror. Utredningen visar att det kan ifrågasättas om piloter som utför icke-kommersiella flygningar i fallskärmsverksamhet har tillräckliga verktyg för att utföra en sådan riskanalys.

Efter flygolyckan i Umeå 2019 då en pilot och åtta fallskärmshoppare omkom rekommenderades EASA att överväga att införa en formell utbildning som leder till särskild behörighet för piloter som är verksamma inom fallskärmsoperationer. Någon sådan utbildning har ännu inte införts. Med anledning av olyckan i Örebro har Statens haverikommission återigen lämnat denna rekommendation till EASA. I det senare fallet innefattar rekommendationen även införande av en repetitionsutbildning för vidmakthållande av den särskilda behörigheten. (SHK 2023:03, RL 2020:07)

#### **Tillsynen över avfallshanteringen i hamnar behöver stärkas**

En stor mängd avfall transporteras varje år med fartyg från Sverige. Hanteringen av avfallet i hamnar och på fartyg kan innebära risker för människors hälsa och miljön. I maj 2021 började det brinna ombord på fartyget Salar i en last med metallskrot som var uppblandat med brännbart material och mindre mängder brandfarlig vätska. Utredningen av branden visar att det finns behov av att stärka tillsynen över verksamheter som hanterar avfall. (RS 2022:05)

#### **Möjlighet till unika lärdomar efter branden på Almirante Storni**

Utredningen av branden på bulkfartyget Almirante Storni som inträffade utanför Göteborg i december 2021 blev omfattande. Branden startade sannolikt i en kvarglömd förlängningskabel genom att en ljusbåge i förlängningskabeln antänd virkeslasten.



Räddningsinsatsen blev en av de mest omfattande i modern tid. Enligt Statens haverikommission finns det skäl att stärka hanteringen av fartyg i behov av assistans. Regeringen och ett antal myndigheter rekommenderades därför att vidta åtgärder. (SHK 2023:01)

### **Otillräckliga stabilitetskrav för livbåtar**

Under en övning vid Frihamnen i Stockholm fick en livbåt en kraftig slagsida och vattenfylldes genom en sidolucka. Tre personer hamnade i vattnet och livbåten fick överges i sjön. Livbåten uppfyllde gällande stabilitetskrav. Utredningen visar att vissa typer av mindre, täckta livbåtar kan bli instabila vid vissa lastförhållanden och därmed utgöra en allvarlig säkerhetsbrist. Till följd av utredningen har ett arbete inletts inom EU för att inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) adressera frågan om skärpningar av stabilitetskraven för vissa typer av livbåtar. (RS 2022:07)

### **Kollisionstillbud med JAS 39 Gripen**

Statens haverikommission har utrett ett allvarligt tillbud i Försvarmakten där två flygplan av typen JAS 39 C under en övning var nära att kollidera med varandra över Vänern. Det var tillfälligheter som gjorde att en kollision inte ägde rum. Utredningen har visat att möjliga risker inte uppmärksammades före flygningen vilket berodde på tidsbrist vid planeringen. En bidragande orsak till tidsbristen var den pressade arbetssituationen på flottiljen där en hög ambition att bedriva verksamheten inte matchades av tillräckliga resurser. För att förhindra liknande händelser har Försvarmakten rekommenderats att se till att tillräcklig information om piloters aktuella status och egenskaper lämnas över mellan förband, divisioner och utbildningssteg. (SHK 2023:05)

### **Brister i Trafikverkets förebyggande underhåll av spår**

Statens haverikommission har under året utrett två urspårningar med godståg, en händelse mellan Kummelby och Häggvik i Stockholmsområdet i februari 2021 och en händelse på Malmbanan mellan Sikträsk och Linaälv i november samma år. Båda urspårningarna orsakades av utmattning i rälen och skadorna hade inte upptäckts inom Trafikverkets arbete med förebyggande underhåll. Med anledning av säkerhetsrekommendationer i den förra utredningen upprättade Trafikverket en handlingsplan med ett antal åtgärder i huvudsak fokuserade på att förebygga och upptäcka ytutmattning. Även i utredningen om urspårningen på Malmbanan har Trafikverket rekommenderats att vidta åtgärder, i den utredningen rörde rekommendationen dock en annan typ av skador på rälen. (RJ 2022:02, SHK 2023:4)

### **Flera dödsolyckor till följd av brister i arbetsmiljön**

Under året har flera utredningar slutförts där händelserna haft dödlig utgång och den bakomliggande olycksorsaken varit säkerhetsbrister i arbetsmiljön och brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Utredningarna spänner över flera områden och tydliggör behovet av att kontinuerligt uppmärksamma och hantera arbetsmiljörelaterade risker i verksamheterna. Bland annat kan nämnas en arbetsplatsolycka i Sundsvall som belyser de risker som är förknippade med växlingsarbete inom spårtrafiken. En annan allvarlig olycka som har utretts inträffade i Gubbseleforsen i Vilhelmina där en person omkom och en skadades allvarligt. Olyckan kunde inträffa därför att riskerna med att genomföra det aktuella arbetet underskattades och arbetet utfördes utan att tillräckliga förebyggande åtgärder vidtogs. Vid utredningen av en dödsolycka i samband med transport av virke med

helikopter aktualiserades vikten av ett fungerande samarbete, kommunikation och arbetsgruppers sammansättning. Utredningen belyser viktiga olycksförebyggande aspekter som har generell räckvidd på många arbetsplatser. (RJ 2022:01, RS 2022:08, RL 2022:06).

### **Brister i samverkan, kommunikation och informationsöverföring vid vården av en cancerpatient**

Efter ett omfattande förberedelsearbete inledde Statens haverikommission våren 2022 en utredning av en händelse där vården av en patient med cancer i bukspottskörteln blev fördröjd med flera månader. Utredningen visar bl.a. hur brister i interaktionen mellan olika vårdgivare kan skapa risker för patientsäkerheten. Utredningen belyser även vissa svårigheter att tillämpa standardiserade vårdförlopp, särskild vid fall där både primärvården och slutenvården är involverade. Socialstyrelsen och Sveriges Kommuner och Regioner rekommenderas att vidta åtgärder. (SHK 2023:02)

## **3.3 Arbetet med förlisningen av M/S Estonia**

Passagerarfartyget Estonia sjönk den 28 september 1994 under en resa från Tallinn till Stockholm. Av de 989 personer som fanns ombord omkom 852 personer. I enlighet med en överenskommelse mellan statsministrarna i Estland, Finland och Sverige bildades en gemensam utredningskommission (JAIC) som undersökte olyckan. En slutrapport publicerades i december 1997.

Den 28 september 2020 publicerades ett filmmaterial som visade hål i fartygets styrbordssida. Estlands säkerhetsutredningsmyndighet inledde en preliminär bedömning av de nya uppgifterna och begärde bistånd av motsvarande myndigheter i Finland och Sverige. Olycksutredningscentralen i Finland och Statens haverikommission i Sverige beslutade att bistå den estniska myndigheten i sin bedömning. Syftet med en preliminär bedömning efter en sjöolycka är normalt att överväga om en haveriutredning ska inledas. I detta fall syftar den preliminära bedömningen till att överväga om den nya informationen ger anledning att revidera de slutsatser som drogs i 1997 års rapport, om nya utredningsåtgärder bör vidtas och i så fall vilka.

I juli 2021 genomförde utredningsmyndigheterna i Estland och Sverige en förstudie på olycksplatsen främst i syfte att undersöka bottenförhållandena och fartygets position på botten. I detta sammanhang samarbetade Statens haverikommission bland annat med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut och Stockholms universitet. Den estniska utredningsmyndigheten samarbetade bland annat med Tallinns tekniska universitet (TalTech).

Stockholms universitets rapport om bottenförhållandena på olycksplatsen publicerades den 16 november 2021. Av rapporten framgår bland annat att det konstaterats finnas berg i dagen i anslutning till de större skador som finns i skrovets styrbordssida. Berggrunden synes bestå av magmatisk bergart såsom granit eller syenit. Det är sannolikt att de skador som påträffats i fartygets styrbordssida uppkom när fartyget träffade botten.

Den 20 maj–22 juni 2022 genomfördes ytterligare undersökningar på platsen. Bland annat togs 45 000 fotografier av fartyget som sedan sammanfogats till en tredimensionell fotogrammetrisk bild av fartyget. Stora delar av fotodokumentationen har publicerats och finns tillgänglig på en särskild webbplats. En delrapport publicerades den 23 januari 2023.

I delrapporten slår Statens haverikommission, tillsammans med de estniska och finska utredningsmyndigheterna, fast att hålen i skrovet överensstämmer med bergformationer på havsbotten. Vidare görs bedömningen att fartyget inte var sjövärdigt vid tidpunkten för olyckan.

Vid de undersökningar som genomförts på plats vid vraket 2021 och 2022 har representanter för de överlevande och från media närvarat och haft möjlighet att i realtid följa utredningsarbetet.

### **3.4 Utredningar som inletts under 2022**

Nedan beskrivs några av de mer betydande större utredningar som inletts under 2022 och som ännu inte slutrapporterats.

#### **Grundstötning med ett expeditjonsfartyg på Svalbard, Norge**

I juni 2022 gick ett svenskregistrerat expeditjonsfartyg på grund utanför Spetsbergen, Norge. Fartyget fick omfattande skador i samband med händelsen och en besättningsman skadades lindrigt. Händelsen belyser bl.a. de särskilda förutsättningar som gäller för sjöfart i polartrakterna. (S-131/22)

#### **Olycka med en JAS 39 Gripen i samband med landning på Ronneby flygplats**

I samband med en övning uppstod fel i flygplanet som gjorde att piloten fick avbryta övningen och återvända till flygplatsen. Efter landningen kunde inte piloten stanna på banan och flygplanet rullade ut i utrullningsnätet i slutet av banan. Piloten klarade sig oskadd men flygplanet fick omfattande skador. (M-23/22)

#### **Spårtrafikolycka vid Värö bruk utanför Varberg**

I samband med att ett antal olastade vagnar skulle växlas på Värö bruk i Varbergs kommun inträffade en plankorsningsolycka mellan växlingsrörelsen och en lastbil. Föraren av växlingsrörelsen omkom i samband med olyckan. (J-13/22)

### 3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden

#### Resultatindikatorer och myndighetsgemensamma resultat

Enligt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter till 3 kap. 1 § förordningen om årsredovisning och budgetunderlag ska myndigheterna ta fram resultatindikatorer och redovisa enligt dessa, om det inte medför kostnader som menligt påverkar verksamheten.

Nedan presenteras de särskilda resultatindikatorer som myndigheten redovisar i förhållande till de uppgifter och mål som myndigheten har samt några övriga myndighetsgemensamma resultat för åren 2020–2022.

#### Resultatindikatorer

Tabell 1: Resultatindikatorer 2020–2022.

Resultatindikatorer	2020	2021	2022
Antal publicerade slutrapporter	19	16	18
Andel rapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas	100%	94%	94%
Andel publicerade rapporter inom 12 månader	89%	81%	61%
Antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats	13 <sup>2</sup>	9	10
Antal lämnade rekommendationer - Varav räddningstjänst	43 <sup>3</sup> 0	27 0	31 3
Antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer	56	11	21
Antal säkerhetsrekommendationer med tillfredsställande svar - Varav delvis tillfredsställande	54 8	10 1	18 3
Antal säkerhetsrekommendationer med ej tillfredsställande svar	2	1	3

Verksamheten är i stort helt händelsestyrd men antalet utredningar och publicerade slutrapporter är ändå relativt stabil mellan åren.

Myndigheten har under 2022 publicerat 18 slutrapporter. Motsvarande siffra för 2021 var 16 rapporter och under 2020 publicerades 19 rapporter.

Under 2022 slutfördes 61 procent av rapporterna (11 av 18) inom tolv månader. För 2021 var andel 81 procent (13 av 16) och för 2020 var andelen 89 procent (17 av 19). Myndigheten har under 2022 haft ett ovanligt stort antal arbetskrävande utredningar och parallellt med detta har den preliminära bedömningen av M/S Estonia pågått med en betydande resursinsats från myndigheten.

Staten haverikommission har lämnat säkerhetsrekommendationer i 10 av de publicerade slutrapporterna 2022. Sammanlagt har myndigheten lämnat 31 säkerhetsrekommendationer. Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har ökat något 2022 i jämförelse med 2021 men minskat i förhållande till 2020. För 2022 har tre säkerhetsrekommendationer avseende förbättring av räddningstjänsten lämnats, för 2021 och 2020 har det inte i någon utredning lämnats några sådana rekommendationer.

<sup>2</sup> Avser 12 slutrapporter och en särskild anmälan som lämnats innan utredningen slutförts.

<sup>3</sup> Fem av rekommendationerna har likalydande lämnats till Sveriges samtliga 290 kommuner.

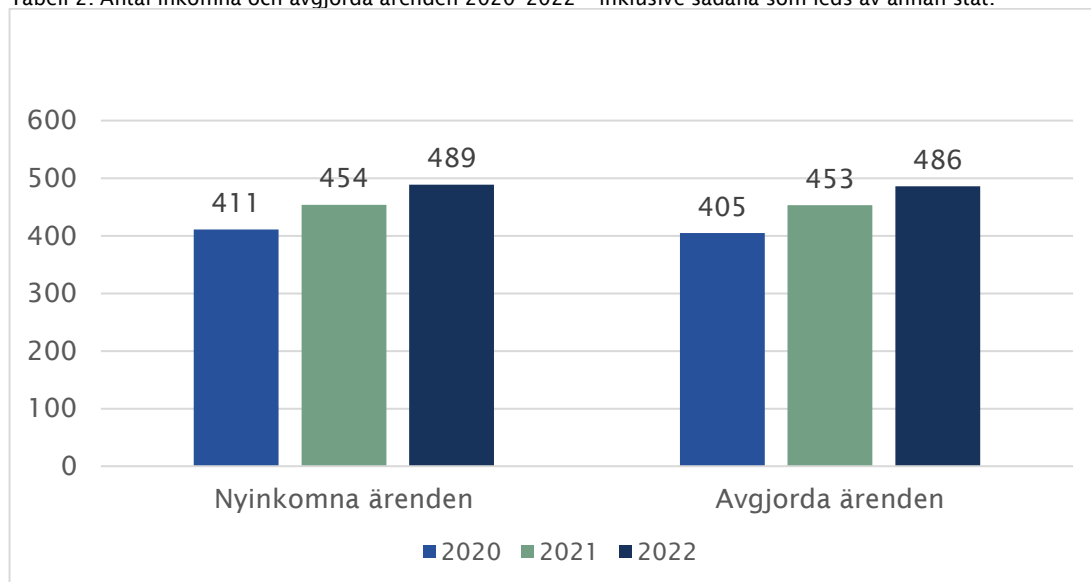
Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer är inte något heltäckande mått på de förbättringar av säkerheten som myndighetens verksamhet bidrar till. Det är vanligt förekommande att berörda aktörer vidtar åtgärder redan under pågående utredning. Ibland medför detta att det inte finns skäl att lämna någon rekommendation. Att en rapport saknar säkerhetsrekommendationer behöver inte heller betyda att rapporten inte leder till åtgärder för ökad säkerhet. Att rapporterna är offentliga och att resultaten av myndighetens undersökningar av förhållanden som har betydelse för säkerheten sprids inom berörda branscher kan i sig ha positiva effekter, vilket bl.a. framgår av Trafikanalys utvärdering av verksamheten (se avsnitt 3.9).

Ett rekommendationssvar anses vara tillfredsställande om syftet med rekommendationen bedöms som uppfyllt, även om mottagaren har valt en annan metod för genomförandet. Om mottagaren har tagit slutlig ställning till rekommendationen och inte vidtagit åtgärder eller vidtagit åtgärder som Statens haverikommission inte bedömt som ändamålsenliga bedöms rekommendationssvaret som inte tillfredsställande. Samma gäller om mottagaren inte lämnat något svar inom den föreskrivna tiden. I avsnitt 5 redogörs för årets lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer med delvis eller ej tillfredsställande svar.

Sammantaget visar resultatindikatorerna att myndigheten fullgjort sina uppgifter enligt lag och förordning och att den positiva utvecklingen när det gäller handläggningstiderna i allt väsentligt kunnat bibehållas. Minskningen av andelen utredningar som genomförts inom 12 månader kan förklaras av det stora antalet omfattande utredningar och den neddragning av antalet utredare som varit nödvändig av besparingsskäl.

### Övriga myndighetsgemensamma resultat

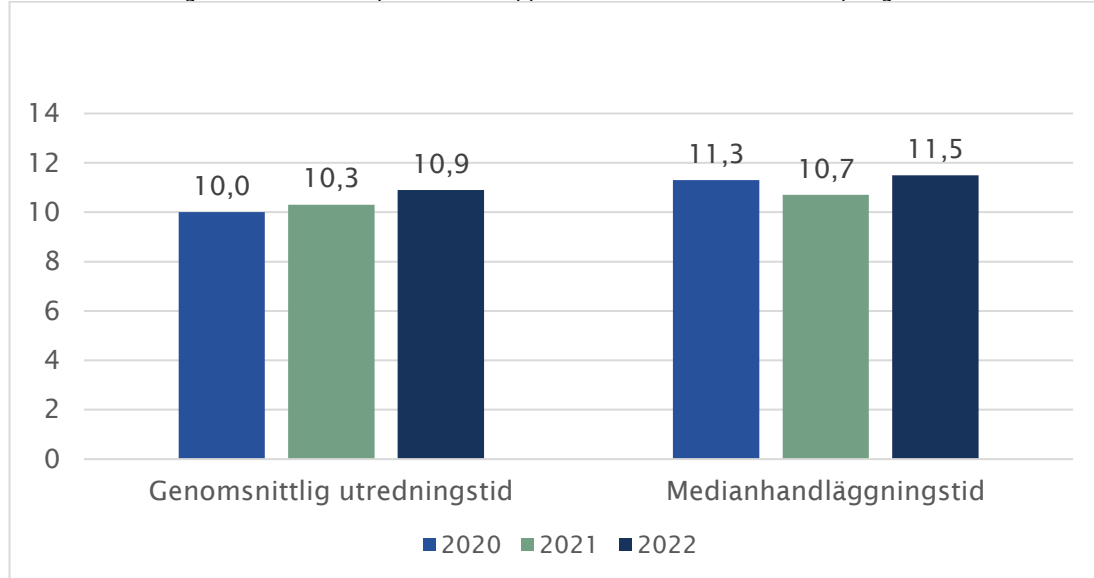
Tabell 2. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2020–2022 – inklusive sådana som leds av annan stat.



Antal inkomna ärenden till myndigheten har ökat. Ökningen är främst hänförlig till att antal luftfartsärenden har ökat efter att ha legat på en lägre nivå under coronapandemin. Samtidigt ligger antal ärenden inom civil sjöfart stabilt på en högre nivå i jämförelse med 2020, se även tabell 4.

Statens haverikommission har i princip inte några balanser. En bedömning av om ett ärende ska utredas eller inte påbörjas så snart ärendet kommit in. Beslut om utredning fattas vanligtvis inom ett par veckor från att ärendet kommit in.

Tabell 3. Utredningstid i månader för publicerade rapporter 2020–2022 – totalt för myndigheten.



Under 2022 har myndighetens utredningsresurser minskat. Vidare har ett antal av de utredningar som genomförts varit särskilt komplexa. Parallellt har stora resurser lagts på olika utredningsaktiviteter med avseende på den preliminära bedömningen avseende av M/S Estonia. Detta sammantaget har påverkat handläggningstiderna.

## Ärendestatistik per utredningsområde

Nedan återfinns en översikt med statistik avseende ärenden, publicerade slutrapporter och utredningar samt utredningstid för våra olika utredningsområden och för jämförelse även för myndigheten totalt. Med inledda utredningar avses utredningar som startat under året. Utredningstid för publicerade rapporter mäts i månader. Pågående utredningar avser de utredningar som pågick vid årets slut. Preliminära bedömningar finns endast inom civil sjöfart.

Tabell 4. Ärendestatistik per område.

	Civil sjöfart			Spårtrafik			Civil luftfart		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
<b>Ärenden</b>									
Inkomna ärenden	260	313	319	26	19	16	97	91	124
Avgjorda ärenden	256	308	324	27	17	16	96	96	119
<b>Rapporter och utredningar</b>									
Publicerade rapporter	3	3	9	3	1	3	12	10	6
Sannolik olycksorsak fastställd	3	3	8	3	1	3	12	10	6
Inledda utredningar	3	9	3	2	3	1	11	6	7
Pågående utredningar	3	9	3	2	4	2	9	5	6
Prel. bedömningar	8	12	6						
<b>Utredningstid publicerade rapporter</b>									
Genomsnittlig utredningstid	11,3	9,5	11,0	11,2	14,9	16,8	9,2	9,2	7,7
Medianhandläggningstid	11,5	10,4	11,3	11,5	14,9	16,3	9,3	9,4	6,8
	Militära händelser			Övriga olyckor			Totalt SHK		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
<b>Ärenden</b>									
Inkomna ärenden	19	22	26	9	9	4	411	454	489
Avgjorda ärenden	18	23	23	8	9	4	405	453	486
<b>Rapporter och utredningar</b>									
Publicerade rapporter	1	1	0	0	1	0	19	16	18
Sannolik olycksorsak fastställd	1	0	-	-	1	-	19	15	17
Inledda utredningar	1	0	2	1	0	1	18	18	14
Pågående utredningar	1	0	2	1	0	1	16	18	14
Prel. bedömningar							8	12	6
<b>Utredningstid publicerade rapporter</b>									
Genomsnittlig utredningstid	12,0	12,0	-	-	16,7	-	10,0	10,3	10,9
Medianhandläggningstid	12,0	12,0	-	-	16,7	-	11,3	10,7	11,5

### 3.6 Publicerade slutrapporter

Under 2022 har 18 slutrapporter publicerats, dessa anges nedan med rapportnummer.

#### Civil sjöfart

- RS 2022:01 Dödsolycka med ett fartyg vid Torshamnen
- RS 2022:02 Dödsolycka på ett lastfartyg utanför Oxelösund/Landsort
- RS 2022:03 Sammanstötning mellan en roro-färja och en bogserbåt i Stillerydshamnen
- RS 2022:04 Brand på en fiskebåt i Hanöbukten
- RS 2022:05 Brand på ett lastfartyg Landskrona hamn
- RS 2022:06 Grundstötning i Karlskrona skärgård
- RS 2022:07 Kapsejsning av en livbåt vid Frihamnen
- RS 2022:08 Drunkningsolycka i Gubbseleforsen
- RS 2022:09 Brand på ett arbetsfartyg i Väneren

#### Spårbunden trafik

- RJ 2022:01 Dödsolycka vid växling i Sundsvall
- RJ 2022:02 Ursparning med godståg mellan Kummelby och Häggvik
- RJ 2022:03 Kollisionstillbud mellan två tåg vid Rättvik

#### Civil luftfart

- RL 2022:01 Kollisionstillbud mellan flygplan och markfordon på Arvidsjaur flygplats
- RL 2022:02 Helikopterolycka med dödlig utgång utanför Leksand
- RL 2022:03 Flygolycka med dödlig utgång väster om Dala-Floda
- RL 2022:04 Flygolycka vid landning på Optand flygfält
- RL 2022:05 Olycka med ett segelflygplan vid utelandning nära Motala
- RL 2022:06 Dödsolycka i samband med transport av hängande last med helikopter i Åsäng

Det har inte publicerats några slutrapporter inom det militära området eller inom området övriga olyckor under 2022.



### 3.7 Pågående utredningar 31 december 2022

Vid årets slut pågick 14 utredningar och en preliminär bedömning.<sup>4</sup> Myndigheten deltar även i 14 internationella utredningar.

#### Civil sjöfart

- S-244/22 Klämolycka i samband med lastning på fartyg i Trelleborgs hamn
- S-131/22 Grundstötning med ett expeditionsfartyg på Svalbard, Norge
- S-302/21 Brand på fartyget Almirante Storni utanför Göteborg (Slutrapport SHK 2023:01)
- S-200/20 Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av M/S Estonia

Statens haverikommission deltar även i en utredning av dödsolycka vid kollision mellan två fraktfartyg i Bornholmsgattet (S-308/21). Utredningen leds av Storbritannien och utreds gemensamt av utredningsmyndigheterna i Storbritannien, Danmark och Sverige. Den svenska delen av utredningsarbetet är inriktad på räddningsinsatsen. Vidare utreds en händelse avseende en brand ombord på passagerarfartyget Stena Scandica gemensamt av den danska haverikommissionen och Statens haverikommission (S-236/22).

#### Spårbunden trafik

- J-18/21 Ursparning på Malmbanan mellan Sikträsk och Linaälv (Slutrapport SHK 2023:04)
- J-13/22 Växlingsolycka vid Värö bruk utanför Varberg

#### Civil luftfart

- L-104/22 Olycka med ett flygplan vid pådrag efter landning på Idre flygplats
- L-70/22 Dödsolycka med ett amfibieflygplan på Siljan
- L-63/22 Flygolycka vid landning på Falkenberg/Morups flygplats
- L-58/22 Helikopterolycka i Antjärn, Västernorrlands län
- L-45/22 Flygolycka vid landning på Varbergs flygplats
- L-47/21 Flygolycka med dödlig utgång i samband med fallskärmshoppning vid Örebro flygplats (Slutrapport SHK 2023:03)

Statens haverikommission deltar även som expert eller ackrediterad representant i 12 internationella luftfartsärenden.

---

<sup>4</sup> För de utredningar där en slutrapport publicerats före denna årsredovisnings färdigställande anges även rapportnummer.

## Militära händelser

M-23/22 Olycka med JAS 39 Gripen i samband med landning på Ronneby flygplats

M-6/22 Kollisionstillbud med två JAS 39 Gripen över Vänern  
(Slutrapport 2023:05)

Statens haverikommission deltar även med en ackrediterad representant i två utredningar avseende JAS 39 Gripen som leds av Ungern respektive Tjeckien.

## Övriga olyckor

O-10/21 Fördröjning av vårdförloppet vid cancersjukdom  
(Slutrapport SHK 2023:02)

## 3.8 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra

En välutvecklad samverkan är en förutsättning för att myndighetens verksamhet ska kunna bidra till färre olyckor och ett säkrare samhälle. Det gäller både i nationella och internationella sammanhang. Samverkan bidrar till att höja kvaliteten på myndighetens olycksutredningar och träffsäkerheten i utfärdade säkerhetsrekommendationer. Samverkan är även en viktig del i arbetet med att ge spridning åt utredningsresultat och den kunskap som tas fram inom myndigheten. Myndighetens samverkan sker dels inom ramen för enskilda olycksutredningar, dels vid löpnade samverkansdialoger. Bilateral samverkansmöten på högsta ledningsnivå sker återkommande.

Under året har samverkansmöten skett med bl.a. Trafikverket, Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Inspektionen för vård och omsorg, Trafikanalys, Vård- och omsorgsanalys, Luftfartsverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Vid dessa möten har strategiska frågor om myndigheternas verksamhet behandlats och gemensamma utvecklingsområden identifierats. Rymdstyrelsen har identifierats som en ny samverkanspart och ett första samverkansmöte har genomförts under året. Vidare har samverkansöverenskommelsen med Kustbevakningen uppdaterats.

På den internationella arenan har myndigheten deltagit i en rad aktiviteter för att utveckla arbetet, inte minst inom EU:s olika nätverk för olycksutredningsmyndigheter. Bland annat har Statens haverikommission under året tagit över ansvaret för den arbetsgrupp som tar fram vägledningar för utredningsarbetet inom spårtrafikområdet. Vidare omvaldes en representant för Statens haverikommission som ordförande för den permanenta samarbetsstruktur som finns för EU:s sjöutredningsmyndigheter.

Företrädare för myndigheten har deltagit som föreläsare vid ett stort antal tillfällen, bl.a. för utbildningsanordnare inom transportsektorn och vid branschmöten av olika slag. Det är myndighetens bedömning att såväl det nationella som det internationella samverkansarbetet i huvudsak har fungerat väl. Efter lärdomarna under coronapandemin har befintliga samarbetsformer kunnat utvecklat, bl.a. genom en mer frekvent användning av videomöten.

### 3.9 Utveckling av verksamheten 2022

Under 2022 har bland annat följande utvecklingsaktiviteter bedrivits på myndigheten.

#### Verksamhetens effekter i transportsystemet

På initiativ av Statens haverikommission har Trafikanalys under året gjort en utvärdering av verksamhetens effekter i transportsystemet<sup>5</sup>. Utvärderingen är en kvantitativ analys av samtliga 259 olycksutredningar inom transportsektorn 2012–2021. Vidare omfattar utvärderingen att antal fallstudier för att bedöma de konkreta effekterna som myndighetens utredningar har i transportsystemet. Den sammanfattande bedömningen är att verksamheten har ett mycket högt anseende och uppfattas ha stor betydelse för utvecklingen av säkerheten inom transportsektorn. Bland annat beskrivs myndighetens olycksutredningar som avgörande incitament för att myndigheter och andra aktörer ska kunna prioritera och resurssätta säkerhetshöjande åtgärder inom sina respektive organisationer. Vidare beskrivs verksamheten ha effekter för det långsiktiga lärandet inom transportsystemet. Samtidigt konstateras att utfallet av myndighetens utredningar och rekommendationer ser olika ut i de olika transportslagen och att ytterligare åtgärder behövs för att fullt ut åtgärda identifierade säkerhetsrisker.

Utifrån Trafikanalys iakttagelser har ett arbete inletts för att ytterligare öka genomslaget för myndighetens olycksutredningar. Bland annat övervägs hur uppföljningen av lämnade säkerhetsrekommendationer kan utvecklas.

#### Natoansökan och det försämrade säkerhetspolitiska läget

Riksdagens försvarsbeslut för 2021–2025 innebär att en ny utökad krigsorganisation organiseras från 2021 och ska vara fullt genomförd 2030. Ytterligare förstärkningar och tidigareläggningar av satsningar har aviserats. Utbyggnaden för med sig en intensifierad övningsverksamhet och innebär också att allt fler uppgifter kommer att utföras av totalförsvarspålitliga i stället för av anställd personal. Det europeiska och transatlantiska försvarssamarbetet har utvecklats, vilket redan medfört fler övningar med utländsk militär närvaro i Sverige och svensk militär närvaro utomlands. Ett kommande medlemskap i Nato förstärker den utvecklingen.

Utvecklingen accentuerar betydelsen av de olycksutredningar som Statens haverikommission genomför på det militära området. Inte minst ett kommande svenskt medlemskap i Nato förväntas påverka myndighetens verksamhet på flera sätt. Ett förberedelsearbete har därför inletts under året för att bedöma konsekvenserna för myndigheten av ett Natomedlemskap och anpassa verksamheten till en ökad militär verksamhet i Sverige och vårt närområde. Arbetet bedrivs i nära samverkan med Försvarsmakten.

#### Snabbspår

Som i all offentlig verksamhet är det angeläget att myndighetens resurser används så effektivt som möjligt och att tillgängliga medel styrs dit där de gör störst nytta. Det är inte minst viktigt i den situation som myndigheten befinner sig i med snäva ekonomiska ramar. Under året har därför ett särskilt arbetssätt införts – Snabbspår – som innebär att utredningstekniskt enklare händelser med mindre potential för säkerhetsvinster handläggs

<sup>5</sup> Haverikommissionens säkerhetsutredningar – utfall i transportsystemet, Trafikanalys, Rapport 2022:13

med minsta möjliga resursinsatser. Därigenom frigörs resurser för andra delar av myndighetens verksamhet samtidigt som arbetssättet bidrar till att hålla nere de genomsnittliga handläggningstiderna.

### **Att möta människor i kris**

Många människor berörs av de händelser som Statens haverikommission utreder. Det kan vara personer som är direkt drabbade av en händelse, deras anhöriga eller personer som på annat sätt är berörda. I arbetet möter vi därför ofta människor i kris. Ett professionellt och inklämmande bemötande, med bibehållande av rollen som opartiska tjänstemän, är helt avgörande för att vi ska kunna fullgöra vårt uppdrag.

I vårt arbete ingår att ge en opartisk bild av vad som har hänt, att svara på frågor både under en pågående utredning och efter att den har avslutats. Slutsatserna i utredningarna behöver också presenteras och förklaras på ett tydligt sätt. Detta är ett viktigt uppdrag som bygger på att de människor vi kommer i kontakt med har förtroende för vårt arbete. Under året har flera allvarliga olyckor utretts som har krävt stora insatser av personalen, inte minst i kontakterna med anhöriga, bl.a. utredningen av flygolyckan i Örebro där nio människor omkom. För att ytterligare utveckla vår förmåga att möta människor i kris har en särskild utbildningsinsats genomförts under året som riktats all personal vid myndigheten.

### **Utveckling av kommunikationsverksamheten**

De senaste åren har efterfrågan på information om myndighetens verksamhet ökat markant. Inte minst den preliminära bedömningen gällande M/S Estonia ställer stora krav på insyn och tillgänglighet. Stora insatser har därför lagts ned på att löpande informera om hur arbetet fortskrider och utredningsmaterial har kontinuerligt gjorts tillgängligt för allmänheten på myndighetens webbplats. Bland annat har en särskild webbplats, [estonia.havkom.se](http://estonia.havkom.se), tagits fram för att tillgängliggöra det synnerligen omfattande bildmaterialet från de undersökningar av vraket som genomfördes sommaren 2022. På webbplatsen finns bl.a. 45 000 stillbilder tillgängliga och flera 3D-modeller av fartyget.

En välutvecklad förmåga att kommunicera myndighetens verksamhet och utredningsresultat är avgörande också för att myndighetens olycksutredningar ska kunna leda till färre olyckor och ökad säkerhet. Mot denna bakgrund har en rad aktiviteter genomförts för att utveckla myndighetens kommunikation. Bland annat har en ny visuell identitet tagits fram som underlättar en målgruppsanpassad kommunikation. Vidare lanseras under våren 2023 en ny webbplats som kommer att underlätta sökbarheten när det gäller myndighetens utredningar och i övrigt öka tillgängligheten till myndighetens verksamhet.

## **3.10 Kompetensförsörjning**

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 (3 kap. 3 § förordningen om årsredovisning och budgetunderlag). I redovisningen ska det ingå en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till fullgörandet av dessa uppgifter.

## Allmänt

Vid utgången av 2022 hade Statens haverikommission 31 anställda, 12 kvinnor och 19 män. Nedan redovisas även antal årsarbetskrafter och medelantalet anställda 2020–2022 fördelat på kvinnor och män. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 54 år. Under året påbörjade två medarbetare sina anställningar, en kvinna och en man, båda anställningarna var visstidsanställningar. Två män har under 2022 avslutat sina anställningar varav en var en visstidsanställning. I övrigt anlitar myndigheten, i enlighet med myndighetens instruktion, experter och sakkunniga inom olika områden för att biträda myndigheten i utredningsverksamheten.

Myndighetens it-drift och support hanteras sedan september 2020 av Försäkringskassan. Ekonomi- och löneadministration hanteras av Statens servicecenter där myndigheten är fullservicekund.

Tabell 5. Antal och medeltalet anställda 2020–2022.<sup>6</sup>

	2020	2021	2022
<b>Antal årsarbetskrafter</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>29</b>
- Varav kvinnor	8,2	9,5	10,6
- Varav män	19,7	18,5	18,4
<b>Medeltalet anställda</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>32</b>
- Varav kvinnor	10	12	13
- Varav män	21	19	19
<b>Antal anställda vid årets slut</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
Haveriutredare	17	20	19
- Varav kvinnor	2	4	4
- Varav män	15	16	15
Administrativ personal	7	7	8
- Varav kvinnor	6	6	7
- Varav män	1	1	1
Chefer	4	4	4
- Varav kvinnor	1	1	1
- Varav män	3	3	3

## Attrahera och rekrytera

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 teoretiska och praktiska kompetens undersöks genom tester. Stor vikt fästs vid sökandenas personliga egenskaper och analytiska förmåga. Myndigheten har hittills inte upplevt att det är svårt att rekrytera kvalificerad personal.

Antalet kvinnliga haveriutredare har under 2022 uppgått till fyra, vilket är samma som föregående år. Den låga andelen och antalet kvinnliga haveriutredare är dock fortsatt

<sup>6</sup> Tjänstledig personal ingår inte i antalet årsarbetskrafter och antal anställda vid årets slut men ingår i medeltalet anställda.

bekymmersam. För att hitta kvalificerade kvinnliga sökande till utredartjänster krävs därför ytterligare ansträngningar och myndigheten arbetar aktivt för en jämnare könsfördelning. Ett riktvärde för arbetet är att andelen haveriutredare som är kvinnor ska uppgå till 30 procent år 2026 och 40 procent år 2030. Under året har arbetet med en aktivitetsplan för att främja en jämnare fördelning mellan antalet kvinnor och män som är haveriutredare påbörjats.

### **Utveckla och behålla**

Myndighetens uppgifter ställer höga krav på medarbetarnas erfarenhet och kompetens. Den obligatoriska kompetensen vid anställning består av teoretiska kunskaper och praktisk erfarenhet inom det egna utredningsområdet respektive det egna yrkestekniska området.

Nyanställda medarbetare genomgår ett omfattande introduktionsprogram. Samtliga medarbetares kompetens uppdateras, underhålls och utvecklas fortlöpande med hjälp av lärande i arbetet samt fortsättnings- och repetitionsutbildningar. Individuella utvecklingsplaner som följer rekommendationer och krav inom de olika utredningsområdena finns för alla haveriutredare. Statens haverikommission erbjuder moderna och generösa villkor bland annat förtroendearbets tid och möjlighet till distansarbete.

Arbetsbelastningen i delar av myndigheten har under de senaste åren varit hög. Det har påverkat möjligheterna till återhämtning efter arbetsintensiva perioder för flera personalgrupper. Skälet är flera omfattande och resurskrävande utredningar, bl.a. arbetet med M/S Estonia och utredningarna av de två flygolyckorna med fallskärmshoppare i Umeå 2019 och Örebro 2021. Härutöver ställs stora krav på personalens tillgänglighet för att kunna hantera arbetsuppgifter av brådskande slag, t.ex. olyckplatsundersökningar kort tid efter en inträffad olycka, inte sällan på helger eller utanför normal kontorstid. Till detta kommer att en neddragning behövt ske av antalet utredare av besparingsskäl. Sammantaget har detta inneburit en ökande arbetsbelastning under en följd av år vilket på sikt kan få ogynnsamma konsekvenser för både arbetsmiljö och kompetensförsörjningen. Situationen har hittills kunnat hanteras genom omprioriteringar och senareläggningar av planerade utvecklingsprojekt. Ytterligare åtgärder kommer att krävas för att säkerställa en fortsatt god arbetsmiljö.

### **Sammanfattande bedömning**

Statens haverikommission uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen. Arbetet med kompetensförsörjningen har bidragit till att myndigheten kan fullgöra sina uppgifter.

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång. Det innebär att myndigheten blir sårbar, och det blir också kostnadskrävande om det ska vara möjligt för en nyanställd ersättare att gå parallellt med den som ska sluta, för att på så sätt säkerställa kompetensöverföring. Myndighetens ekonomiska läge tillåter idag inte den sortens kompetensöverföring.

Myndigheten står inom de närmaste åren inför pensionsavgångar beroende på när medarbetarna väljer att gå i pension. Detta innebär att vi behöver lägga ytterligare vikt vid den långsiktiga kompetensförsörjningen.

Fördelningen mellan antalet kvinnor och män som är utredare är alltså påfallande ojämn, även om en viss förbättring skett under de senaste två åren. Fortsatta ansträngningar för att rekrytera fler kvinnor som haveriutredare är därför nödvändiga.

Den periodvis höga arbetsbelastningen vid myndigheten gör att ytterligare åtgärder är nödvändiga för att minimera riskerna för negativa konsekvenser för arbetsmiljön. Om situationen inte i närtid kan förbättras kan det få negativa konsekvenser även för myndighetens kompetensförsörjning. Det gäller både möjligheterna att behålla och attrahera personal samt framtida rekryteringar.

### 3.11 Regeringsuppdrag

#### Stärkt informationssäkerhet

Statens haverikommission ska övergripande redovisa hur myndigheten har arbetat för att stärka sin informationssäkerhet och för hur den planerar att möta framtida behov, bl.a. utifrån aktuella digitaliseringsinitiativ. Myndigheten ska särskilt redovisa vidtagna åtgärder för att utveckla den interna styrningen och uppföljningen av informationssäkerhetsarbetet inklusive myndighetsledningens roll i detta.

Statens haverikommission omfattas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) föreskrifter (MSBFS 2020:6) om statliga myndigheters informationssäkerhet och bedriver ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete.

#### Arbete för att stärka informationssäkerheten

Arbetet med myndighetens informationssäkerhet och dataskydd finns dokumenterat i myndighetens verksamhetsledningssystem. Myndighetens styrande dokument är bl.a. en informationssäkerhetspolicy, en it- och telefonpolicy, riktlinjer för hantering av känslig information, hantering av programvaror samt en åtkomstpolic. Årliga mål för informations- säkerhetsarbetet återfinns i verksamhetsplanen.

Myndigheten har sedan tidigare identifierat och klassificerat samtliga informations- tillgångar. Arbetet har skett med utgångspunkt i MSB:s metodstöd. Potentiella risker har identifierats och en riskanalys har genomförts och relevanta säkerhetsåtgärder har vidtagits.

Myndighetens it-drift och support hanteras sedan hösten 2020 av Försäkringskassan genom en samverkansöverenskommelse. Huvudsyftet är en säker och långsiktigt hållbar lösning för myndighetens it-drift. I samband med överenskommelsen tecknades också ett säkerhetsskyddsavtal.

En grund för informationssäkerhet finns inbyggd i datorer och it-miljö. Några exempel på detta är att endast godkända och certifierade program- och hårdvaror kan användas. Inloggning sker genom tvåpartsautentisering med kort och kod, myndigheten är för detta ändamål ansluten till tjänsten E-identitet för offentlig sektor (EFOS). Arbetet på distans och anslutning externt sker genom säker VPN-tunnel. Inför resor till tredje land görs en särskild riskbedömning av vilken utrustning som ska tas med och hur den får och kan användas. Versionsuppdateringar av program i datorer och telefoner sker när nya versioner lanseras.

En viktig del av informationssäkerhetsarbetet är att informera och utbilda alla medarbetare om informationssäkerhet och att de känner till var sårbarheter kan finnas. Alla medarbetare på myndigheten får veckovis information om aktuella it-frågor och informationssäkerhet

via mejl. Information till, och utbildning för, medarbetarna sker och är bl.a. en del i introduktionsutbildningen för nyanställda på myndigheten. Därutöver har utbildning bl.a. hållits vid införandet av nya säkerhetsskyddslagen och när behov uppstått.

Bland annat för att ytterligare stärka myndighetens it-säkerhetsarbete har en it-samordnare anställts på halvtid.

#### **Åtgärder för att utveckla den interna styrningen och kontrollen**

Myndighetens it-samordnare och den administrativa chefen har månadsvisa uppföljningar med Försäkringskassan avseende servicenivåöverenskommelse och incidenter. Vid behov informeras myndighetens ledningsgrupp om inträffade incidenter.

Myndighetens ställföreträdande generaldirektör är säkerhetsskyddschef och den administrativa chefen ansvarar för informationssäkerhet och dataskydd. En av utredningsordförandena ansvarar för de frågor som rör personuppgifter och är myndighetens dataskyddsombud. Samtliga ingår i myndighetens ledningsgrupp och ansvarar för att det löpande arbetet bedrivs i enlighet med relevanta styrdokument. Samtliga styrdokument följs upp årligen, vilket görs av myndighetens ledningsgrupp gemensamt.

Utöver det arbete som bedrivs internt på myndigheten följs informationssäkerheten löpande upp och övervakas av Försäkringskassans it.

#### **Regeringsuppdrag återrapporterade i annan ordning**

Under 2022 har Statens haverikommission även återrapporterat följande regeringsuppdrag.

##### **Praktik i staten**

Statens haverikommission har redovisat regeringsuppdragen att ta emot nyanlända och personer med funktionsnedsättning genom att besvara Statskontorets webbenkäter om praktik i staten (A-45/22).

##### **Prognoser 2022–2025**

Statens haverikommission har i enlighet med myndighetens regleringsbrev för 2022 och regeringens ändringsbeslut rapporterat in prognoser i Hermes per den 7 februari, 27 april, 29 juli och 23 november (A-17/22).

##### **Minskade utsläpp från tjänsteresor**

Redovisning av arbetet med minskade utsläpp från tjänsteresor och mål för 2025 sker inom ramen för myndighetens miljöledningsarbete och rapporteras till Försvarsdepartementet och Naturvårdsverket den 22 februari 2023 (A-14/22).

##### **Energibesparingsåtgärder inom den statliga förvaltningen**

Regeringen lade i september ett uppdrag till myndigheten att vidta möjliga och lämpliga energibesparingsåtgärder. Uppdraget redovisas månatligen till Energimyndigheten. (A-98/22).



### 3.12 Ekonomisk översikt

I avsnittet redovisas kostnader och finansiering 2020–2022. Statens haverikommission redovisar i årsredovisningen verksamheten och kostnader som ett verksamhetsområde. Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr). Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

Myndighetens finansiella redovisning återfinns i avsnitt 4.

De sammanlagda kostnaderna för 2022 uppgår till 61 745 tkr varav utfallet på anslaget 61 504 tkr och övriga intäkter var 241 tkr. Årets anslagstilldelning var 57 728 tkr och tillsammans med anslagssparande om 18 531 tkr från 2021 uppgick tilldelade medel för 2022 till 76 259 tkr.

Anslagssparandet från 2021 är i sin helhet hänförligt till de extramedel som tillförts anslaget för utökade utgifter för utredningsåtgärder som krävs avseende M/S Estonia och för förstärkning av den externa kommunikationen. I juni 2021 utökades anslaget med 21 500 tkr genom ändringsbeslut och för 2022 tilldelades ytterligare 9 500 tkr. Myndigheten har gått in med ett anslagssparande även till 2023, även detta är helt hänförligt till de extramedel som tilldelats. Utan ingående anslagssparande 2022 hade myndigheten behövt använda en stor del av årets anslagskredit.

Tabell 6. Totala kostnader och intäkter 2020–2022 (tkr).

	2020	2021	2022
Totala kostnader	47 905	51 673	61 745
Totala intäkter	47 905	51 673	61 745
- Varav anslag	47 858	51 669	61 504
- Varav övriga intäkter	77	3	241

Myndighetens verksamhet är i princip helt anslagsfinansierad, några mindre intäkter förekommer bland annat kostnadsersättning för resor och logi vid deltagande vid EU-möten, kostnadsersättning för hantering av vrak och ränteintäkter.

Tabell 7. Kostnader 2020–2022 (tkr).

	2020	2021	2022
Kostnader för personal	35 610	37 048	38 747
Kostnader för lokaler	3 165	3 179	3 552
Övriga driftskostnader	47 858	11 423	19 619
Finansiella kostnader	1	2	2
Avskrivningar och nedskrivningar	31	23	24
Totalt	47 905	51 673	61 745

Myndighetens väsentligt högre kostnader 2022 i jämförelse med 2021 och 2020 är främst hänförligt till utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia men också till pågående utvecklingsprojekt inom kommunikation inklusive en ny webbplats för myndigheten.

## 4. Finansiell redovisning

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

### 4.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2022	2021
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	61 504	51 669
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	21	3
Intäkter av bidrag		43	0
Finansiella intäkter	3	176	0
<b>Summa</b>		<b>61 745</b>	<b>51 673</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	4	-38 747	-37 048
Kostnader för lokaler		-3 352	-3 179
Övriga driftkostnader	5	-19 619	-11 423
Finansiella kostnader	6	-2	0
Avskrivningar och nedskrivningar		-24	-23
<b>Summa</b>		<b>-61 745</b>	<b>-51 673</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## 4.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Balanserade utgifter för utveckling	7	0	0
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	8	807	0
<b>Summa</b>		<b>807</b>	<b>0</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	9	0	0
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	10	363	32
<b>Summa</b>		<b>363</b>	<b>32</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	11	1 499	614
Övriga kortfristiga fordringar	12	52	86
<b>Summa</b>		<b>1 551</b>	<b>700</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	13	936	833
<b>Summa</b>		<b>936</b>	<b>833</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	14	-14 755	-18 531
<b>Summa</b>		<b>-14 755</b>	<b>-18 531</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgälden	15	20 180	27 581
<b>Summa</b>		<b>20 180</b>	<b>27 581</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>9 081</b>	<b>10 615</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Balanserad kapitalförändring	16	0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	17	794	726
<b>Summa</b>		<b>794</b>	<b>726</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgälden	18	1 170	32
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	19	1 607	4 463
Leverantörsskulder		1 639	1 415
Övriga kortfristiga skulder	20	688	681
<b>Summa</b>		<b>5 105</b>	<b>6 591</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	21	3 183	3 298
<b>Summa</b>		<b>3 183</b>	<b>3 298</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>9 081</b>	<b>10 615</b>

### 4.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Ingående överförings- belopp	Årets tilldelning enl. regl. brev	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående överförings- belopp	
Not						
<b>Utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap</b>						
<b>2:7 Statens haverikommission (Ramanslag)</b>						
ap.1 Statens haveri- kommission - del till SHK (ram)	22	18 531	57 728	76 259	-61 504	14 755
<b>Summa</b>	<b>18 531</b>	<b>57 728</b>	<b>76 259</b>	<b>-61 504</b>	<b>14 755</b>	

Statens haverikommission tilldelades i vårandringsbudgeten 2021 och i regleringsbrevet för 2022 sammantaget 31 mnkr för utökade utgifter i samband med undersökningar av M/S Estonia och för förstärkning av den externa kommunikationen. De aktiviteter som har genomförts under 2021 och 2022 har inte föranlett så höga utgifter som ursprungligen beräknades för respektive år. Myndigheten har i regleringsbrevet för 2023 medgivits att all anslagsbehållning från 2022 får disponeras under 2023.

## 4.4 Tilläggsupplysningar

### Redovisningsprinciper

#### Tillämpade redovisningsprinciper

Statens haverikommissions bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring (FBF) 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 § FBF tillämpar Statens haverikommission brytdagen den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 000 kronor bokförts som periodavgränsningsposter.

### Värderingsprinciper

#### Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 000 kronor och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Förvärv av likartade tillgångar till ett värde av minst 50 000 kronor ska redovisas som anläggningstillgångar även om respektive tillgång är av mindre värde. Övriga kriterier för anläggningstillgång ska dock vara uppfyllt.

Beloppsgränsen för förbättringsutgifter på annans fastighet är 50 000 kronor. Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock lägst tre år.

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

#### Tillämpade avskrivningstider

3 år                    Dataprogram, licenser, rättigheter, datorer och kringutrustning.

5 år                    Maskiner och andra tekniska anläggningar, övriga kontorsmaskiner och inredningsinventarier.

#### Omsättningstillgångar

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

#### Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp. Skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

**Ersättningar och andra förmåner**

<b>Ledande befattningshavare</b>	<b>Ersättning i tkr</b>
John Ahlberk, generaldirektör	1 208
Förmåner	1
Särskild utredare för Utredningen om åtgärder för att minska offentliganställdas utsatthet (Dir. 2022:31).	

**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.

<b>Sjukfrånvaro</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Totalt	0,5	0,2
Andel 60 dagar eller mer	0,0	0,0
Kvinnor	0,8	-
Män	0,3	0,1
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	-	-
Anställda 50 år -	0,4	-

Uppgifter om sjukfrånvaro lämnas endast för de grupper där antalet anställda uppgår till minst 10 och att minst tre personer inom gruppen har varit sjukfrånvarande under året.

## 4.5 Noter

### Resultaträkning (tkr)

Not		2022	2021
<b>1</b>	<b>Intäkter av anslag</b>		
	Intäkter av anslag	61 504	51 669
	<b>Summa</b>	<b>61 504</b>	<b>51 669</b>
	Utgifter i anslagsredovisningen	-61 504	-51 669
	<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<p>SHK har erhållit extramedel för utredningsåtgärder avseende M/S Estonia om 21,5 mnkr för 2021 och 9,5 mnkr för 2022. Ej förbrukade medel 2021 har överförts till 2022.</p>			
<b>2</b>	<b>Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	21	3
	<b>Summa</b>	<b>21</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Finansiella intäkter</b>		
	Ränta på räntekonto i Riksgälden	176	0
	<b>Summa</b>	<b>176</b>	<b>0</b>
<p>Räntesatsen för räntekonto hos Riksgälden har sedan 2020-01-08 tom 2022-05-02 varit noll. Resterande del av året har ränta beräknats på räntekontot.</p>			
<b>4</b>	<b>Kostnader för personal</b>		
	Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	22 554	21 681
	<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	8	7
	Sociala avgifter	15 197	14 538
	Övriga kostnader för personal	996	830
	<b>Summa</b>	<b>38 747</b>	<b>37 048</b>
<b>5</b>	<b>Övriga driftkostnader</b>		
	Reparationer och underhåll	81	49
	Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster	23	16
	Resor, representation, information	1 544	1 002
	Köp av varor	661	615
	Köp av tjänster	17 311	9 741
	<b>Summa</b>	<b>19 619</b>	<b>11 423</b>
<p>Ökade kostnader för köp av tjänster 2022 jämfört med 2021 år beror främst på kostnader för undersökningsaktiviteter avseende M/S Estonia och utveckling av myndighetens kommunikation. Under 2022 har det funnits ett ökat behov av resor i utredningar i Sverige och utomlands. Även resande utomlands till möten och samverkan med internationella aktörer har ökat. Resandet under 2021 var begränsat av coronapandemin.</p>			
<b>6</b>	<b>Finansiella kostnader</b>		
	Övriga finansiella kostnader	2	0
	<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

**Balansräkning (tkr)**

<b>Not</b>	<b>7</b>	<b>Balanserade utgifter för utveckling</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 722	1 722
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 722</b>	<b>1 722</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 722	-1 722
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 722</b>	<b>-1 722</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Not</b>	<b>8</b>	<b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	174	174
		Årets anskaffningar	807	0
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>981</b>	<b>174</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-174	-174
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-174</b>	<b>-174</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>807</b>	<b>0</b>

Årets anskaffningar avser ett pågående projekt för att utveckla en ny webbplats för myndigheten.

<b>Not</b>	<b>9</b>	<b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 348	1 348
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 348</b>	<b>1 348</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 348	-1 348
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 348</b>	<b>-1 348</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Not</b>	<b>10</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 280	1 280
		Årets anskaffningar	355	0
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 635</b>	<b>1 280</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 248	-1 225
		Årets avskrivningar	-24	-23
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 272</b>	<b>-1 248</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>363</b>	<b>32</b>

<b>Not</b>	<b>11</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Fordran ingående mervärdesskatt	1 499	614
		<b>Summa</b>	<b>1 499</b>	<b>614</b>



**Balansräkning (tkr)**

<b>Not</b>	<b>12</b>	<b>Övriga kortfristiga fordringar</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Fordringar hos anställda	0	71
		Övrigt	52	15
		<b>Summa</b>	<b>52</b>	<b>86</b>
<b>Not</b>	<b>13</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Förutbetalda hyreskostnader	850	761
		Övriga förutbetalda kostnader	86	71
		<b>Summa</b>	<b>936</b>	<b>833</b>
<b>Not</b>	<b>14</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
		Ingående balans	-18 531	-901
		Redovisat mot anslag	61 504	51 669
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-57 728	-69 299
		<b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-14 755</b>	<b>-18 531</b>
		<b>Summa avräkning med statsverket</b>	<b>-14 755</b>	<b>-18 531</b>
<b>Not</b>	<b>15</b>	<b>Behållning räntekonto i Riksgälden</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Behållning räntekonto i Riksgälden	20 180	27 581
		<b>Summa</b>	<b>20 180</b>	<b>27 581</b>
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	10 000	10 000
<b>Not</b>	<b>16</b>	<b>Myndighetskapital</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
<b>Not</b>	<b>17</b>	<b>Övriga avsättningar</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
		<b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>		
		Ingående balans	726	662
		Årets förändring	68	64
		<b>Utgående balans</b>	<b>794</b>	<b>726</b>
		Avsättningsmedlen kommer inte att brukas under 2023.		

**Balansräkning (tkr)**

<b>Not</b>	<b>18 Lån i Riksgälden</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	32	54
	Under året nyupptagna lån	1 162	0
	Årets amorteringar	-24	-23
	<b>Utgående balans</b>	<b>1 170</b>	<b>32</b>
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
	Utnyttjad låneram	1 170	32
<b>Not</b>	<b>19 Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
	Utgående mervärdesskatt	8	9
	Arbetsgivaravgifter	610	585
	Leverantörsskulder andra myndigheter	990	3 869
	<b>Summa</b>	<b>1 607</b>	<b>4 463</b>
<b>Not</b>	<b>20 Övriga kortfristiga skulder</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
	Personalens källskatt	688	681
	<b>Summa</b>	<b>688</b>	<b>681</b>
<b>Not</b>	<b>21 Upplupna kostnader</b>	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 935	2 972
	Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	33	73
	Övriga upplupna kostnader	214	253
	<b>Summa</b>	<b>3 183</b>	<b>3 298</b>

**Anslagsredovisning****Not 22 Uo 6 2:7 ap.1****Statens haverikommission - del till SHK**

Utredningsverksamheten vid Statens haverikommission är i det närmaste helt händelsestyrd vilket gör det svårt att prognostisera kostnadsutvecklingen över budgetåret. Det innebär att myndigheten, 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.

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 1 731 tkr. Under 2022 har Statens haverikommission inte utnyttjat krediten.

Statens haverikommission får disponera hela det ingående överföringsbeloppet från föregående år enligt årets regleringsbrev.

Anslaget är räntebärande.

## 4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Låneram Riksgälden</b>					
Beviljad	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Utnyttjad	1 170	32	54	86	376
<b>Kontokrediter Riksgälden</b>					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgälden</b>					
Ränteintäkter	176	0	0	1	2
Räntekostnader	0	0	0	20	36
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	21	3	0	1	42
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	1 731	1 433	4 733	1 397	4 615
Utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	14 755	18 531	901	4 071	3 097
<b>Bemyndiganden</b> (Ej tillämpligt)					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	29	28	28	27	28
Medelantalet anställda (st) <sup>7</sup>	32	31	30	30	30
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft<sup>8</sup></b>	2 128	1 845	1 710	1 620	1 572
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

<sup>7</sup> I beräkningen av medelantalet anställda ingår tjänstledig personal.

<sup>8</sup> Myndigheten har tidigare redovisat driftskostnader per årsarbetskraft uppdelat på utredningskostnader och övriga förvaltningskostnader men har i årets årsredovisning valt att redovisa endast i enlighet med FÅB.

## 5. Säkerhetsrekommendationer

### 5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer

Under 2022 har 31 rekommendationer lämnats i 10 olika slutrapporter.

#### Civil sjöfart

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
RS 2022:01	R1	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att problematiken med reglagekablar, som är förlagda oskyddade eller är dragna i för snäva böjar och även konsekvenserna av ett brott på dessa kablar, uppmärksammas i berörda segment av sjöfarten.
RS 2022:01	R2	Transportstyrelsen rekommenderas att i samarbete med berörda branschorgan och i sjöfartskretsar föra en diskussion om ett eventuellt rekommenderat intervall för byte av särskilt utsatta tekniska komponenter.
RS 2022:02	R1	Hermann Lohmann Schiffahrtsverwaltung GmbH rekommenderas att med anledning av händelsen, fortsätta arbetet med att utveckla sitt säkerhetsorganisationssystem så att en kontinuerlig förbättring av säkerhetskulturen kan erhållas.
RS2022:04	R1	Transportstyrelsen rekommenderas att stärka och effektivisera de dokumentationskontroller och övriga tillsynsåtgärder som genomförs av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll i segmentet 5-15 meter.
RS2022:04	R2	Transportstyrelsen rekommenderas att undersöka och analysera om den information som riktar sig till redarna i fartygssegmentet 5-15 meter är tillräcklig tydlig och ändamålsenligt anpassad för att säkerställa det systematiska sjösäkerhetsarbetet. Resultaten från denna undersökning bör ligga till grund för eventuella förbättringar och förtydliganden i den vägledning och övrig information som riktar sig till berörda redare.
RS2022:05	R1	Naturvårdsverket rekommenderas att i samverkan med länsstyrelserna stärka tillsynsvägledningen till kommunerna i fråga om tillsyn över verksamheter som hanterar avfall. Tillsynsvägledningen bör hantera frågor om vikten av kontroller av avfallet, särskilda risker med vissa typer av avfall och hur kontrollerna praktiskt kan genomföras.
RS2022:05	R2	Naturvårdsverket rekommenderas att verka för att riskerna med inblandning av brännbart avfall i metallavfall analyseras. Utifrån analysresultatet bör vägledningen inom området vid behov revideras.
RS2022:05	R3	Kvistgaard Järn och Metall AB rekommenderas att utvärdera kontrollerna av inkommande avfall och vid behov vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att avfall med farliga egenskaper kan identifieras och hanteras på ett säkert sätt.
RS2022:05	R4	Landskrona hamn AB rekommenderas att analysera riskerna för brand vid hantering av avfall i hamnen. Resultaten från analysen bör ligga till grund för förbättrade larmrutiner, utbildningar och andra åtgärder för att begränsa skada.
RS2022:05	R5	Landskrona hamn AB rekommenderas att införa rutiner för att säkerställa att hanteringen av avfall vid lastning inte innebär risk för människors hälsa eller miljön. En sådan rutin kan vara att avfall med farliga egenskaper sorteras ut.

RS2022:05	R6	Landskrona kommun rekommenderas att vid tillsynsbesök hos verksamhetsutövare som yrkesmässigt samlar in eller yrkesmässigt transporterar avfall säkerställa att avfallets typ och mängd kontrolleras.
RS2022:05	R7	SOS Alarm Sverige AB rekommenderas att informera kommunal räddningstjänst som larmats om att Transportstyrelsens fartygsinspektör också är larmad när så är fallet.
RS2022:05	R8	Räddningstjänsten Landskrona rekommenderas att analysera insatsen och vid behov utveckla insatsplanerna för fartygsbränder. Insatsplanerna bör innehålla information om att Transportstyrelsens fartygsinspektör ska larmas i ett tidigt skede och vad denne kan bistå med.
RS2022:05	R9	MSB rekommenderas att sammanställa information om de lärdomar Räddningstjänsten Landskrona gjort av händelsen och sprida detta till andra räddningstjänster som har hamnar för större fartyg inom sitt verksamhetsområde.
RS 2022:07	R1	Transportstyrelsen rekommenderas att vidta nödvändiga åtgärder för att tillse att problematiken med livbåtars stabilitet uppmärksammas inom EU i syfte att säkerställa att kraven på livbåtars stabilitet är ändamålsenliga och inte utgör en risk för sjösäkerheten.
RS 2022:07	R2	Transportstyrelsen rekommenderas att verka för att det på internationell nivå tas fram instruktioner för en säker användning av små, täckta livbåtar med öppningar i sidan med avseende på dessa båtars stabilitetsegenskaper.
RS 2022:07	R3	Viking Life Saving Equipment A/S rekommenderas att se över manualen för drift och underhåll (Operation & Maintenance Manual) för livbåtstypen och göra de anpassningar som krävs för att säkerställa ett säkert handhavande med avseende på stabilitetsegenskaperna.
RS 2022:08	R1	Vattenfall Vattenkraft AB rekommenderas att tillse att uppföljning av Vattenfalls egna krav på säkerhetsstandard hos underentreprenörer genomförs.
RS 2022:08	R2	Arbetsmiljöverket rekommenderas att utreda under vilka förutsättningar en mer övergripande tillsyn av det systematiska arbetsmiljöarbetet kan initieras, utifrån brister som identifierats vid riktade inspektioner hos en verksamhetsutövare.

### Spårbunden trafik

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
RJ 2022:01	R1	CFL cargo Sverige AB rekommenderas att fortsatt utveckla sitt säkerhetsstyrningssystem avseende personsäkerhetsrisker vid växling.
RJ 2022:01	R2	CFL cargo Sverige AB rekommenderas att fortsatt utveckla förfaranden för att verifiera att upphandlade tjänster som tillhandahålls av underleverantörer uppfyller de krav som omfattas av säkerhetsstyrningssystemet.
RJ 2022:01	R3	Sandahls Goods & Parcel AB rekommenderas att utveckla det systematiska arbetsmiljöarbetet avseende växling med beaktande av samverkande faktorer som fysisk arbetsmiljö, yrkeskunnskap, personliga förutsättningar, avvikelserapportering och riskbedömning, vid behov i samverkan med järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och fordonsägare.

RJ 2022:01	R4	Transportstyrelsen rekommenderas att genom sin tillsynsverksamhet följa hur järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem hanterar personsäkerhetsrisker vid växling.
RJ 2022:01	R5	Arbetsmiljöverket rekommenderas att i samverkan med Transportstyrelsen utveckla sin tillsyn av bangårdar och växling av järnvägsvagnar i syfte förbättra personsäkerheten vid växling.
RJ 2022:02	R1	Trafikverket rekommenderas att fortsätta sitt utvecklingsarbete för att i ett tidigare skede kunna identifiera sprickbildning i räl.
RJ 2022:02	R2	Trafikverket rekommenderas att från ett helhetsperspektiv se över hur nuvarande system för att förebygga att ytutmatning leder till rälsbrott kan förbättras. Översynen bör innefatta utvärdering av tillämpade intervall för oförstörande provning, uppföljning av hur defekter lokaliseras, rapporteras, och märks ut i praktiken samt analys av vilka konsekvenser avvikande från beslutade intervall för förebyggande bearbetning kan medföra.
RJ 2022:02	R3	Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn följa upp de åtgärder som Trafikverket vidtar med anledning av rekommendationerna RJ 2022:02 R1 och RJ 2022:02 R2.
RJ 2022:03	R1	Transportstyrelsen rekommenderas att i sin tillsyn följa hur järnvägsföretag med säkerhetsintyg för godstrafik säkerställer lastsäkring av flis och grot så att fara inte uppstår för trafiksäkerheten till följd av påverkan av vind och tappad last i spårområdet.
RJ 2022:03	R2	Trafikverket rekommenderas att se över regler och stöd för att säkerställa faktainsamling vid tillbud till olyckor med betydelse för trafiksäkerheten.

### Civil luftfart

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
RL 2022:01	R1	Transportstyrelsen rekommenderas att utreda behovet av att implementera Sterilt koncept i den nationella ATS-föreskriften
RL 2022:01	R2	Transportstyrelsen rekommenderas att följa upp hur en tillfredsställande situationsmedvetenhet uppnås för berörd markpersonal, t.ex. genom medhörning på radiofrekvens för flygtrafiken, på svenska flygplatser.

## 5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2022

Under 2022 har 21 säkerhetsrekommendationer färdigbehandlats av dessa har 18 lämnat tillfredsställande svar varav tre bedömts som delvis tillfredsställande. Ett svar har bedömts som otillfredsställande och i två fall har rekommendationerna inte besvarats. Nedan redogörs för de svar som bedömts som otillfredsställande eller endast delvis tillfredsställande och för svar som uteblivit.

### Delvis tillfredsställande svar

L-27/20 R1 till EASA Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet

Statens haverikommission har identifierat det som en brist på systemnivå att EASA:s regelverk för motorbortfall efter start inte beskriver hur träningen för detta bör utföras. EASA rekommenderades därför att utvärdera och ta ställning till om och vilka riskfyllda manövrar som ska ingå vid utbildning och beskrivas i ett vägledande dokument. I

rekommendationen angavs att en sådan riskfylld manöver skulle kunna vara momentet för hur man bedömer när en sväng tillbaka till fältet är säkert. EASA har besvarat rekommendationen och hänvisat till en rad bestämmelser i regelverket om kraven för ATO:er och nationella behöriga myndigheter. Enligt EASA omfattas frågor om utbildning om "den omöjliga svängen" i tillräcklig omfattning av nuvarande regelverk. Vidare anför EASA att det inte är möjligt att genom regelgivning ge en uttömmande vägledning i ämnet. Sammanfattningsvis anser EASA att nuvarande regelverk är tillräckligt.

Rekommendationen syftar till att utvärdera och ta ställning till om och i så fall vilka riskfyllda manövrar som ska ingå vid utbildning och beskrivas i ett vägledande dokument. Att ange EASA:s ståndpunkt i frågan och hänvisa till gällande bestämmelser utgör enligt Statens haverikommission endast delvis en sådan utvärdering som avses med rekommendationen. För att helt uppfylla rekommendationen krävs en mer grundlig analys som närmare berör de frågor som tas upp i slutrapporten.

#### L-97/20 R1 till EASA

Avsaknaden av vägledande material avseende hur träning ska utföras i en träningsorganisation (DTO) har identifierats som en brist på systemnivå. Därför rekommenderades EASA att utvärdera behovet av en översyn av de övningar som ingår i träningsprogrammen som kan innebära en säkerhetsrisk och bedöma hur utbildningsorganisationer ska uppmärksammas på dessa risker. EASA har besvarat säkerhetsrekommendationer. EASA:s svar motsvarar endast delvis en sådan översyn som avses i säkerhetsrekommendationen. Det förhållandet att EASA kommer att frågorna upp i olika sammanhang är positivt. För att fullt ut motsvara rekommendationen behöver dock en mer utförlig utvärdering genomföras av de frågor som berörs i rapporten.

#### S-84/21 R1 till Transportstyrelsen

Transportstyrelsen rekommenderades att stärka och effektivisera de tillsynsåtgärder som genomförs av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll i segmentet 5–15 meter. Transportstyrelsen har uppgett att myndigheten avser att öka antalet dokumentationskontroller, vilket bedöms kunna leda till en stärkning av tillsynen. Transportstyrelsens svar behandlade dock inte om myndigheten kommer att vidta några åtgärder för att effektivisera de dokumentationskontroller som genomförs och inte heller övriga tillsynsåtgärder.

#### Otillfredsställande svar

##### L-27/20 R2 till EASA Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet

EASA rekommenderades att ta fram och genom de nationella tillsynsmyndigheterna distribuera en säkerhetsbulletin för att öka kunskapen om "den omöjliga svängen". Av svaret framgår att ingen säkerhetsbulletin – eller någon annan form av dokument – kommer att tas fram för att öka kunskapen om den "omöjliga vändningen" som ett resultat av rekommendationen.

#### Rekommendationer som inte besvarats

S-98/19 R4 till ägaren/operatören

L27/20 R4 till den ungerska tillsynsmyndigheten

## Årsredovisningens undertecknande

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

Stockholm den 22 februari 2023

John Ahlberk  
Generaldirektör