



Årsredovisning

Räkenskapsåret 2021

Årsredovisningen finns även på SHK:s webbplats: www.havkom.se

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

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



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

Omslagets bild tre – Foto: Anders Sjödén/Försvarsmakten.

Innehåll

GD:S FÖRORD	4
1. OM STATENS HAVERIKOMMISSION	6
1.1 Syfte och uppgifter	6
1.2 Verksamhetsreglerande bestämmelser	7
2. OM ÅRSREDOVISNINGEN	8
2.1 Årsredovisningens disposition	8
2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden	8
3. RESULTATREDOVISNING	10
3.1 Sammanfattande bedömning	10
3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar	12
3.3 Arbetet med förlisningen av M/S Estonia	15
3.4 Utredningar som inlett under 2021	16
3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden	17
3.6 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra	35
3.7 Utveckling av verksamheten 2021	36
3.8 Kompetensförsörjning	38
3.9 Arbetet under coronapandemin	40
3.10 Regeringsuppdrag	41
3.11 Ekonomisk översikt	42
4. FINANSIELL REDOVISNING	45
4.1 Resultaträkning	45
4.2 Balansräkning	46
4.3 Anslagsredovisning	47
4.4 Tilläggsupplysningar	48
4.5 Noter	50
4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter	53
5. UTGIVNA RAPPORTER OCH SÄKERHETSREKOMMENDATIONER ..	54
5.1 Utgivna rapporter 2021	54
5.2 Låmnade säkerhetsrekommendationer 2021	55
5.3 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2021	57

GD:S FÖRORD

Coronapandemin har ställt Statens haverikommission och dess medarbetare inför stora utmaningar. Regeringens uppdrag till de statliga myndigheterna om distansarbete och de omfattande restriktionerna i samhället har drivit på flera förändringsprocesser inom myndigheten och har skyndat på en nödvändig effektivisering av delar av verksamheten. Onödiga manuella rutiner har fasats ut. Myndigheten och medarbetarna har visat en enastående förmåga att ställa om och Statens haverikommission har under perioden kunnat utföra sina uppgifter samtidigt som flera viktiga utvecklingsprojekt bedrivits.

De nya digitala arbetssätten har öppnat upp myndigheten mot omvärlden och gjort det lättare för berörda aktörer och andra intressenter att följa verksamheten och ges insyn i arbetet. Det är med stor tillfredsställelse vi har kunnat konstatera att samverkansmöten och haverisammanträden – som är en viktig del i myndighetens arbete – lockat fler deltagare än tidigare år tack vare användningen av videokonferenser. De nya arbetsformerna är här för att stanna. Samtidigt är det personliga mötet oöverträffat för att skapa förtroende och tillit, inte minst i utredningar med dödsfall eller allvarliga personskador, som vi olyckligtvis har haft flera exempel på under året. Utredningen av flygplansolyckan i Örebro förra sommaren där nio människor omkom och ärendet om nedskjutningen av det ukrainska passagerarflygplanet i Iran är belysande exempel på hur Statens haverikommission arbetar i en nära och öppen dialog med anhöriga till omkomna.

2021 har varit unikt även på andra sätt. För första gången sedan 1990-talet bedriver statliga myndigheter nya undersökningar vid vraket efter M/S Estonia som förläste i november 1994. Efter lagändringar som tillkommit på initiativ från Statens haverikommission, har omfattande undersökningar genomförts för att ta reda på vad som orsakat de tidigare okända hålen i fartygets skrov. Utifrån de undersökningar av vraket och bottenförhållandena som gjordes i juli 2021 gör Statens haverikommission bedömningen att det är sannolikt att skadorna uppkom när fartyget träffade botten. För att med säkerhet bekräfta skadeorsaken och för att dokumentera fartyget och dess skador krävs emellertid fortsatta undersökningar under 2022.

Utredningsverksamheten vid Statens haverikommission ska bidra till att människor kan känna trygghet och tillit till samhällets institutioner. Det omfattande arbetet i samband med den preliminära bedömningen beträffande M/S Estonia ska ses bland annat mot den bakgrunden. Det är också ett av skälen till att intervjuer har hållits med ett stort antal av de svenska överlevande från katastrofen. De uppgifter som framkommit vid intervjuerna har i flera fall bidragit till att ytterligare klarlägga händelseförloppet vid förlisningen.

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

Statens haverikommission sedan i höstas det övergripande syftet med verksamheten. Det innebär att vi tydligare betonar verksamhetens säkerhetshöjande effekter i samhället och det yttersta ändamålet att rädda liv och hälsa. Mot den bakgrunden intar utredningen av takraset på Tarfalahallen i Kiruna en särställning. I utredningen konstaterade Statens haverikommission att det kan finnas allvarliga konstruktionsfel i en rad byggnadstyper runt om i Sverige, inte minst i idrottshallar där många människor vistas. Utredningen påvisade även systematiska brister i den svenska plan- och byggprocessen och flera säkerhetsrekommendationer utfärdades. Bland annat rekommenderades regeringen att ta initiativ till nödvändiga ändringar i plan- och bygglagstiftningen. Enligt en rapport från Boverket till regeringen skulle de åtgärder som Statens haverikommission rekommenderar innebära en kraftig minskning av antalet byggnadsras och andra konsekvenser av byggnadsfel i Sverige. Då flera byggnader med liknande konstruktionsfel har stängts runt om i landet eller genomgått stabiliserande åtgärder är det ingen överdrift att påstå att utredningen redan har räddat liv och förhindrat människor från att allvarligt skadas.

Under 2021 har det förberedande arbetet med att bygga upp myndighetens kapacitet att utreda händelser inom hälso- och sjukvården slutförts. Kommunikationsverksamheten har stärkts vilket bedöms bidra till ett ökat genomslag för myndighetens verksamhet och en större insyn i verksamheten. Myndigheten har även tagit fram långsiktiga, kvantitativa mål för att öka andelen haveriutredare som är kvinnor och börjat ta fram en struktur för detta arbete.

Från en ekonomisk situation med årliga överskott ser vi nu framför oss ett kärvare läge. Trots en hög kostnadsmedvetenhet och besparingar till följd av coronapandemin går myndigheten mot en situation där de ekonomiska marginalerna krymper. Det kommer att utmana möjligheterna att upprätthålla verksamhetens höga kvalitet och fortsätta arbetet med att utveckla verksamheten och därigenom öka säkerheten i samhället.

Årsredovisningen för 2021 har ett delvis annat innehåll och disposition än tidigare år. Ett större fokus läggs på själva utredningsverksamheten där flera utredningar lyfts fram och kommenteras särskilt. Årsredovisningen lyfter även ett antal generella iakttagelser utifrån myndighetens utredningar och effekter av genomförda utredningar.

Jag vill rikta ett stort tack till er alla på Statens haverikommission för ert hängivna 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!

Stockholm i februari 2022

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 arbetar 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 som har som mål 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 ska genomföra 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, som den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA), den europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och den europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA).

Statens haverikommission har långtgående befogenheter för att säkerställa tillgång till det material som behövs för myndighetens utredningar. Statens haverikommission är ingen tillsynsmyndighet och uttalar sig inte i frågor om skuld eller ansvar. Statens haverikommission deltar med experter eller representanter vid internationella olycksutredningar med svensk anknytning. Det gör att myndigheten har hela världen som arbetsfält.

Riksdag och regering bestämmer förutsättningarna för myndighetens verksamhet genom att ange de yttre ramarna för och inriktningen av

verksamheten samt genom att tilldela myndigheten resurser och ställa krav på måluppfyllelse och återrapportering. Verksamheten omfattas även av regler på EU-nivå och andra internationella regelverk. Inom dessa ramar beslutar myndigheten om verksamhetens inriktning och utveckling, både på kort och lång sikt.

Statens haverikommission är en statlig förvaltningsmyndighet. Det innebär att myndigheten har att förhålla sig till vissa övergripande mål som regeringen eller riksdagen har beslutat. Det gäller bland annat de jämställdhetspolitiska målen, det förvaltningspolitiska målet och regeringens digitaliseringsstrategi. Härutöver är även den statliga värdegrunden styrande för myndighetens verksamhet.

1.2 Verksamhetsreglerande bestämmelser

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

2. OM ÅRSREDOVISNINGEN

2.1 Årsredovisningens disposition

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

- Om Statens haverikommission
- Om årsredovisningen
- Resultatredovisning
- Finansiell redovisning
- Utgivna rapporter och säkerhetsrekommendationer
- Beslut om årsredovisning

2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden

Avsnittet om handläggningstider och avslutade ärenden är indelat enligt följande: civil sjöfart, spårbunden trafik, civil luftfart, militär verksamhet och utredningar av vägtrafikhändelser och annan verksamhet (avsnitt 3.5).

Statistiken redovisas för de tre senaste åren, först samlat och sedan för varje utredningsområde. Därutöver kommenteras uppgifterna och andra förhållanden av intresse för bedömning av verksamhetens resultat. För myndigheten totalt presenteras även ett antal resultatindikatorer, se även nedan.

Statistik presenteras för varje utredningsområde med avseende på det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden, utvecklingen inom respektive område i form av utgivna slutrapporter, lämnade säkerhetsrekommendationer, 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. För varje område listas utgivna rapporter samt pågående utredningar. För utgivna rapporter finns statistik för genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader. Slutligen redovisas också Statens haverikommissions bedömning av de svar som inkommit under året på de säkerhetsrekommendationer som myndigheten lämnat.

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 utgivna slutrapporter avser utredningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

När det gäller sådana utredningar som Statens haverikommission deltagit i men där utredningen letts eller leds av en annan stats olycksutredningsmyndighet, redovisas bara antalet inkomna och avgjorda

ärenden samt ingående och utgående balans. Eftersom möjligheterna för Statens haverikommission att påverka utredningstiderna är små redovisas inte handläggningstider för dessa ärenden. Ärendena avslutas när en slutrapport lämnats av det andra landets olycksutredningsmyndighet. De säkerhetsrekommendationer som eventuellt lämnats följs inte upp av Statens haverikommission.

Resultatindikatorer

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.

De resultatindikatorer som Statens haverikommission redovisar är antal utgivna slutrapporter, andel slutrapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas samt andel utgivna rapporter inom tolv månader. Vidare redovisas antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats och antal lämnade säkerhetsrekommendationer samt antal rekommendationer som avser förbättringar i räddningstjänsten. Slutligen redovisas antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer och antal rekommendationssvar som bedömts som tillfredsställande eller inte tillfredsställande. Resultatindikatorerna har valts utifrån det uppdrag och de verksamhetsbestämmelser som finns för myndigheten.

Hantering av säkerhetsrekommendationer

Säkerhetsrekommendationer redovisas bara för sådana utredningar som letts av Statens haverikommission.

Ett rekommendationssvar anses vara tillfredsställande om syftet med rekommendationen bedöms som uppfyllt, även om rekommendationsmottagaren har valt en annan metod för genomförandet. Om rekommendationsmottagaren 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.

3. RESULTATREDOVISNING

3.1 Sammanfattande bedömning

Statens haverikommission gör den sammanfattande 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. Myndighetens samarbete med berörda säkerhetsmyndigheter, andra länders olycksutredningsmyndigheter och internationella organ som verkar inom ansvarsområdet i allt väsentligt fungerar väl och utvecklas fortlöpande, trots de utmaningar som coronapandemin inneburit.

Verksamheten är nästan helt och hållet händelsestyrd. Nya olyckor och tillbud fordrar snabb hantering inledningsvis, dels för att rätt kunna bedöma om de ska utredas eller inte, dels för att säkerställa att inte utredningsmaterial går förlorat. Detta leder i sin tur till att arbetet med enskilda utredningar återkommande kan behöva prioriteras om. En följd av detta är att handläggningstiderna kan komma att variera mellan enskilda utredningar. I vissa ärenden, framför allt med internationell medverkan, kan de också vara svåra, för att inte säga omöjliga, att påverka för myndighetens del. Det är därför inte alltid möjligt att slutföra en utredning inom tolv månader från det att händelsen inträffat. Det hindrar naturligtvis inte att myndigheten har ett ständigt aktivt sträva efter att nå detta mål, även i de internationella ärendena.

Statens haverikommission har bedrivit ett systematiskt arbete för att minska handläggningstiderna vid myndigheten genom effektivare arbetssätt och handläggningsrutiner. Det arbetet har gett ett tydligt resultat. Under de senaste tre åren har de genomsnittliga handläggningstiderna legat stabilt omkring tio månader med små variationer. Framför allt har sjöärendena haft en positiv utveckling under 2021. Här har den genomsnittliga handläggningstiden minskat påtagligt samtidigt som både ärendeflöde och antalet pågående utredningar legat på en närmast unik hög nivå. Till detta kommer en avsevärd resursinsats för arbetet med den preliminära bedömningen gällande M/S Estonia och en utdragen och komplicerad olycksplatsundersökning beträffande branden på bulkfartyget *Almirante Storni* i Göteborg i december 2021. Från spårtrafikområdet kan noteras det högsta antalet pågående utredningar sedan 2016. Under året har ett omfattande utredningsarbete bedrivits av flygolyckan i Örebro förra sommaren där nio människor omkom. Trots den omfattande arbetsinsats som har krävs i den utredningen, har handläggningstiderna för övriga luftfartsärenden legat kvar på en låg nivå. Sammantaget ger detta en tydlig indikation på en mycket väl intrimmad utredningsverksamhet med hög resurseffektivitet.

Parallellt med den löpande verksamheten har under året ett omfattande förberedelsearbete bedrivits för att öka förmågan att utreda olyckor och tillbud inom hälso- och sjukvården. Kriterier har tagits fram som vägledning för när beslut om att inleda en utredning inom hälso- och sjukvården bör fattas. Vidare har ett antal fokusområden identifierats som bedömts som särskilt angelägna att inrikta utredningsverksamheten mot. Utifrån dessa kriterier och områden beslutade Statens haverikommission i januari 2022 att inleda en utredning av ett tillbud till en allvarlig olycka inom vården i form av en betydande fördröjning av vårdförloppet för en cancerpatient.

Inom utredningsverksamheten har under året flera utredningar avslutats eller inletts som har potential att leda till väsentliga säkerhetshöjande åtgärder hos flera berörda aktörer och inom olika samhällsområden. En särställning i detta hänseende intar utredningen av takraset på Tarfalahallen i Kiruna som slutrapporterades i juli 2021. Enligt en rapport från Boverket till regeringen skulle de åtgärder som Statens haverikommission rekommenderar innebära en kraftig minskning av rasolyckor och andra betydande konsekvenser av fel, brister och skador i bärverk. Vidare skulle enligt Boverket de besparingar som därmed skulle uppstå överväga kostnaderna för åtgärderna och alltså vara samhällsekonomiskt lönsamma. Enligt Boverket skulle nya regler i linje med haverikommissionens rekommendationer kunna träda i kraft under 2024. Frågorna bereds nu vidare i Regeringskansliet.

Vidare har det under året bedrivits ett omfattande arbete kopplat till den preliminära bedömningen gällande passagerarfartyget M/S Estonia som bland annat syftar till att beskriva orsakerna till tidigare okända hål i fartygets skrov.

För 2021 tillfördes myndigheten resurser för att utveckla sin kommunikationsverksamhet, framför allt utifrån ökade förväntningar från allmänheten på information och tillgänglighet med anledning av arbetet med den preliminära bedömningen gällande M/S Estonia. En kommunikatör anställdes under hösten och en rad aktiviteter har initierats för att utveckla kommunikationsarbetet, bland annat upphandlas en ny webbplats. Andra kommunikativa aktiviteter som genomförts under året är omfattande kontakter med överlevande från Estoniakatastrofen och anhöriga till omkomna. Liknande anhörigarbete har bedrivits i flera andra utredningar, inte minst i utredningen av flygolyckan i Örebro och nedskjutningen av det ukrainska passagerarplanet i Iran.

Beträffande coronapandemin kan det konstateras att de restriktioner och rekommendationer som införts för att begränsa smittspridningen av naturliga skäl har påverkat resor och sammanträffanden med andra människor. Detta har medfört ökade svårigheter att genomföra olycksplatsundersökningar och att möta personer som varit involverade i en olycka eller av annat skäl har information av vikt för myndighetens utredningar. Det kan även ha påverkat vissa ledtider eftersom även andra myndigheters och organisationers verksamhet drabbas på liknande sätt. Samtidigt kan det konstateras att verksamheten har

kunnat fortsätta bedrivas effektivt och med hög kvalitet och att det gått snabbt att ställa om till mer digitala arbetssätt och ett omfattande distansarbete. Utifrån erfarenheterna från distansarbetet, som i allt väsentligt fungerat väl, har under hösten 2021 samtliga medarbetare erbjudits att träffa individuella avtal om distansarbete i viss omfattning.

Den positiva utvecklingen av verksamheten som beskrivs ovan har periodvis orsakat en hög arbetsbelastning. Särskilda insatser kommer att krävas för att inte riskera arbetsrelaterad ohälsa och för att Statens haverikommission även i framtiden ska uppfattas som en attraktiv arbetsgivare. Arbetsbelastningen påverkar även möjligheterna att driva nya utvecklingsprojekt och utveckla verksamheten.

3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar

Brister i plan- och byggprocessen innebär risk för nya takras

Utredningen av takraset på Tarfalahallen avslutades under året. I utredningen pekar Statens haverikommission på att det finns systembrister i den svenska plan- och byggprocessen som medför att framtida byggnadsras sannolikt kommer att inträffa. Risken för att människor kan omkomma eller skadas är betydande. Kontrollsystemet i Sverige är avsevärt mindre robust än i våra grannländer. Det är den som bygger – byggherren – som ansvarar för att en byggnad är korrekt konstruerad och dimensionerad. I praktiken är samhällets kontroll av byggnaders bärformåga, stadga och beständighet obefintlig.

Statens haverikommission riktade därför bland annat säkerhetsrekommendationer till regeringen och Boverket med innebörden att det bör införas krav på oberoende kontroller av större byggnaders konstruktion.

Med anledning av utredningen av har Boverket redovisat till regeringen hur kontrollerna av bärformåga i byggnader kan stärkas utifrån Statens haverikommissions rekommendationer. Boverket har bedömt att de åtgärder som myndigheten rekommenderar skulle innebära en kraftig minskning av rasolyckor och andra betydande konsekvenser av fel, brister och skador i bärverk. Enligt Boverket skulle de besparingar som därmed skulle uppstå överväga kostnaderna för åtgärderna och alltså vara samhällsekonomiskt lönsamma. Vidare bedöms att ett formellt krav på verifierad kompetens inom dimensionering för bärformåga skulle ge en betydande kompetenshöjning inom konstruktionsbranschen i Sverige. En tillämpning av Statens haverikommissions rekommendationer skulle enligt rapporten markant öka trovärdigheten för byggprocessen och för reglerna om kontroll bland de personer som berörs av regelverket.

Tillsynen över de mindre yrkesfartygen behöver fortsätta att utvecklas

För att stärka tillsynen över yrkesfartyg som inte omfattas av krav på passagerarfartygscertifikat eller fartcertifikat, dvs. för yrkesfartyg 5–15 meter, införde Transportstyrelsen 2019 ett nytt tillsynssystem. Systemet bygger i stort sett uteslutande på egenkontroll. Egenkontrollen ställer höga krav på den enskilde fartygsägaren när det gäller bland annat besiktning av fartyget gentemot gällande krav och regelverk, dokumentation, riskanalys och uppföljande kontroller.

Statens haverikommission har sedan de nya reglerna började tillämpas utrett flera mycket allvarliga sjöolyckor eller tillbud till mycket allvarliga sjöolyckor där det konstaterats att det nya tillsynssystemet ännu inte fått avsedd säkerhetshöjande effekt och där systemet med egenkontroll och avsaknaden av en verksam tillsyn bedömts utgöra en bakomliggande faktor till olyckan. Exempelvis utreddes 2021 ett tillbud till en mycket allvarlig olycka med en ribbåt där samtliga passagerare i hög fart föll över bord till följd av en felaktigt monterad stolsrad (RS 2021:01). Vidare har Statens haverikommission i en utredning av en grundstötning med ett mindre fiskefartyg, tillskrivit regeringen och lyft fram de säkerhetsrisker det innebär att yrkesfiskare som inte är anställda inte omfattas av reglerna om vilotider för sjömän (RS 2021:03). Frågorna är fortsättningsvis föremål för myndighetens uppmärksamhet och har bland annat tagits upp i samverkansdialoger med Transportstyrelsen.

Nedskjutning av det ukrainska passagerarplanet i Iran

I mars 2021 publicerade den iranska olycksutredningsmyndigheten en slutrapport med anledning av nedskjutningen av det ukrainska passagerarflygplanet i luftrummet ovanför Teheran i januari 2020. Samtliga 176 ombordvarande omkom, varav flera svenska medborgare och personer med hemvist i Sverige. Händelsen har utretts enligt bestämmelserna i Annex 13 till 1944 års Chicagokonvention om civil luftfart. I utredningen har ackrediterade representanter och experter från flera berörda stater medverkat. Sverige har deltagit med en expert från Statens haverikommission. Enligt slutrapporten orsakades nedskjutningen av ett misstag från den iranska försvarsmakten.

Statens haverikommissions expertmedverkan i utredningen har bland annat inriktats på att värna regelverkets integritet och betona betydelsen av utredningens självständighet. Myndigheten har även lämnat synpunkter i sak under själva utredningsarbetet. Vidare har Statens haverikommission inom ramen för sin expertroll haft omfattande kontakter med anhöriga. Dessa kontakter har bland annat syftat till att förklara utredningsprocessen och ge viss insyn i utredningsarbetet men även haft inslag av mera kurativt slag. Statens haverikommission har under utredningens gång bistått Utrikesdepartementet med expertkunskap om de internationella reglerna om utredning av olyckor inom den civila luftfarten samt löpande informerat om utredningens fortskridande.

Händelsen har givit upphov till en internationell diskussion om hur utredningar av detta slag i framtiden bör hanteras inom ramen för det internationella regelverket. Bland annat har det ifrågasatts om det är lämpligt att en utredning leds av samma stat som ligger bakom en oavsiktlig nedskjutning vilket är innebörden av de internationella regler som gäller sedan lång tid tillbaka. Frågorna, som nu är på agendan inom det internationella luftfartsorganet (ICAO), är både principiellt och praktiskt av stor betydelse och myndigheten följer utvecklingen nära, inte minst inom EU-samarbetet.

Säkerhet vid plankorsningar mellan väg och järnväg och farliga vägkrön

I mars 2020 inträffade en kollision mellan ett persontåg och en lastbil med maskintrailer på en plankorsning mellan väg och järnväg utanför Hofors i Gävleborgs län. Statens haverikommission gjorde i sin slutrapport ett antal generella iakttagelser av brister i hur plankorsningar mellan väg och järnväg samt farliga vägkrön säkerhetsmässigt hanteras i samhället (RJ 2021:01). Bland annat konstaterades att det kan ifrågasättas om det tillvägagångssätt som Trafikverket använder för att samla mätdata om vägars profil och som ligger till grund för att definiera och presentera ett farligt vägkrön är tillräckligt tillförlitligt. Trafikverket rekommenderades därför att bland annat göra en fullständig översyn av hur riskerna med farliga vägkrön bedöms och vid behov vidta åtgärder.

Till följd av rekommendationerna vidtas eller planeras nu ett antal åtgärder hos berörda myndigheter. Bland annat utvecklas och tillämpas inom Trafikverket nya mätmetoder för att identifiera farliga vägkrön vid plankorsningar. Arbetet beräknas slutföras under början av detta år. Vidare har Transportstyrelsen i ett rekommendationssvar uppgett att frågor om säkerhet vid plankorsningar kommer att prioriteras i myndighetens tillsyn.

Även om ett flertal åtgärder nu planeras eller genomförs för att öka säkerheten vid plankorsningar bekräftar utredningen myndighetens iakttagelser i ett flertal tidigare utredningar att arbetet med att förbättra säkerheten vid plankorsningar behöver stärkas generellt (se bland annat RJ 2018:01). Frågorna adresseras löpande inom ramen för myndighetens samverkan med Trafikverket och andra berörda aktörer.

Nya certifieringskrav för stora propellerflygplan

Hösten 2021 beslutade den Europeiska byrån för flygsäkerhet (EASA) att skärpta certifieringsstandarden (CS 25) för stora propellerflygplan med avseende på propellervibrationer. De nya standarderna har tydliga beröringspunkter med iakttagelser som Statens haverikommission gjorde redan 2016 gällande en händelse med kraftiga vibrationer i en av propellrarna på ett kommersiellt passagerarflygplan av typen ATR 72 under inflygning till Visby (RL 2016:07). Utredningen belyste bland annat riskerna med vibrationer inom vissa prestandaregister. Inom ramen för utredningen rekommenderade Statens haverikommission

EASA att bland annat införa operativa begränsningar för flygplansmodellen och att problemet borde undersökas vidare under EASA:s tillsyn. Liknande ståndpunkter framfördes till EASA av den franska olycksutredningsmyndigheten för luftfart.

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 har inlett en preliminär bedömning av de nya uppgifterna och begärt bistånd av motsvarande myndigheter i Finland och Sverige. Olycksutredningscentralen i Finland och Statens haverikommission i Sverige har beslutat 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.

Den 18 december 2020 kom utredningsmyndigheterna i Estland, Finland och Sverige överens om att det fanns anledning att genomföra utredningsåtgärder på plats. Bland annat bedömdes det att en undersökning och dokumentation borde göras av fartygets skrov, befintliga skador i skrovet och särskilt de två hål som inte tidigare dokumenterats. Sjöbotten runt fartyget borde också dokumenteras. Vidare bedömdes det eventuellt finnas behov av att ta prover såväl av materialet i skrovet som av sjöbotten för närmare analyser.

Med anledning av detta hemställde Statens haverikommission hos regeringen att lagstiftningen till skydd för gravfriden vid M/S Estonia skulle ändras på ett sådant sätt att det blev möjligt att genomföra de nämnda utredningsåtgärderna. Sådana lagändringar genomfördes därefter i såväl Sverige som Finland.

Den 8–16 juli 2021 genomförde utredningsmyndigheterna i Estland och Sverige en förstudie på olyckplatsen 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).

Arbetet innefattade i första hand undersökningar av botten och fartyget med olika former av ekolods- eller sonarinstrument. Viss fotografisk dokumentation med ROV (undervattensrobot) genomfördes också.

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.

Utöver de undersökningar som genomförts på plats har Statens haverikommission bland annat intervjuat svenska överlevande från olyckan. Ett motsvarande arbete bedrivs för närvarande i Estland.

Arbetet med den preliminära bedömningen är synnerligen resurskrävande. Ytterligare undersökningar och fotografisk dokumentation av fartyget planeras genomföras under 2022.

3.4 Utredningar som inletts under 2021

Nedan beskrivs några av de större utredningar som inletts under 2021.

Brand på Almirante Storni utanför Göteborg

En större brand uppstod den 4 december 2021 på bulkfartyget Almirante Storni vid Vinga utanför Göteborg. Räddningsinsatsen påbörjades omgående men släckningen av det 177 meter långa fartyget som var lastat med virke kunde inte slutföras till havs. Den 9 december begärde fartyget att få gå in till nödhamn vilket accepterades av Transportstyrelsen. Utredare från Statens haverikommission var på plats för att påbörja olycksplatsundersökningen när fartyget kom till Skandiahallen i Göteborg. Olycksplatsundersökningen var omfattande och pågick i över en veckas tid på plats. Ett stort antal utredare från myndigheten deltog i arbetet. Den räddningsinsats som genomfördes bedöms vara en av de större som genomförts i Sverige med anledning av en sjöhändelse. Det fortsatta arbetet med utredningen beräknas pågå under större delen av 2022.

Urspårning på Malmbanan utanför Gällivare

Den 7 november 2021 skedde en större urspårning på Malmbanan när ett malmtåg med 39 vagnar spårade ur på sträckan Linaälv–Sikträsk. Urspårningen orsakade stora skador på spårfordon och infrastruktur. Stora delar av lasten hamnade i och kring spåret när vagnarna välte. Utredare från Statens haverikommission var snabbt på plats och påbörjade en omfattande olycksplatsundersökning som pågick under cirka en vecka. Från olycksplatsen togs en stor mängd material omhand för fortsatt analys. Utredningen beräknas ta cirka ett år att slutföra och ta stora resurser i anspråk.

Flygolycka vid fallskärmshoppning på Örebro flygplats

Den 8 juli 2021 havererade ett flygplan på Örebro flygplats. En pilot och åtta fallskärmshoppare var ombord och samtliga omkom. Utredare från Statens haverikommission var på plats samma kväll som olyckan inträffade och påbörjade en olycksplatsundersökning som pågick i fyra dagar. Flygplansvraket transporterades till myndighetens lokaler i Strängnäs för fortsatta undersökningar. Utredningen av olyckan pågår och beräknas ta ca ett år att slutföra.

Den 27 januari 2022 hölls ett informationsmöte för anhöriga till de omkomna. I anslutning till informationsmötet publicerade myndigheten en statusrapport som innehåller information om utredningens fortskridande samt delar av det faktamaterial som vid tidpunkten hade samlats in.

3.5 Handläggningstider och avslutade ärenden

3.5.1 Resultatindikatorer och myndighetsgemensamma resultat

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 2019–2021.

Resultatindikatorer 2019–2021

Tabell 1: Resultatindikatorer 2019–2021.

Resultatindikatorer	2019	2020	2021
Antal utgivna slutrapporter	26	19	16
Andel rapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas	100%	100%	94%
Andel utgivna rapporter inom 12 månader	96%	89%	81%
Antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats	13	13 ¹	9
Antal lämnade rekommendationer	47	43 ²	27
<i>Varav räddningstjänst</i>	<i>15</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer	43	56	11
Tillfredsställande svar	37	54	10
<i>Varav delvis tillfredsställande</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>1</i>
Ej tillfredsställande svar	6	2	1

¹ Avser 12 slutrapporter och en särskild anmälan som lämnats innan utredningen slutförts.

² Fem av rekommendationerna har likalydande lämnats till Sveriges samtliga 290 kommuner.

Verksamheten är i stort helt händelsestyrd men antalet inkomna ärenden är ändå relativt stabil mellan åren.

Myndigheten har under 2021 publicerat 16 slutrapporter. Motsvarande siffra för 2020 var 19 rapporter och under 2019 publicerades 26 rapporter.

Under 2021 slutfördes 81 procent av rapporterna (13 av 16) inom tolv månader. För 2020 var andelen 89 procent (17 av 19) och för 2019 96 procent (25 av 26). De tre rapporterna 2021 som passerat tolv månaders handläggningstid, varav en endast marginellt, var utredningen om plankorsningsolycka i Hofors (15 månader), olycka i form av takras på en idrottshall (17 månader) och ett tillbud till mycket allvarlig sjöolycka med en lotsbåt (12 månader).

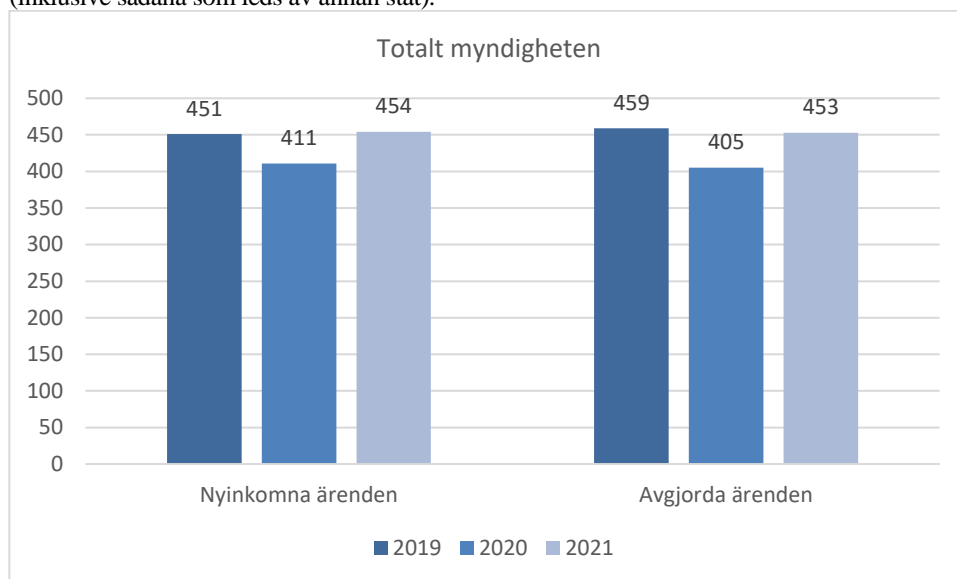
Staten haverikommission har lämnat säkerhetsrekommendationer i nio av de utgivna slutrapporterna 2021. Sammanlagt har myndigheten lämnat 27 säkerhetsrekommendationer 2021. Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har minskat något 2021 i jämförelse med 2020 och 2019. För 2021 och 2020 har det inte i någon utredning lämnats några rekommendationer som avser förbättring av räddningstjänsten. Under 2019 lämnades 15 sådana rekommendationer.

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.

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 trots de utmaningar coronapandemin har inneburit för verksamheten.

Övriga myndighetsgemensamma resultat 2019–2021

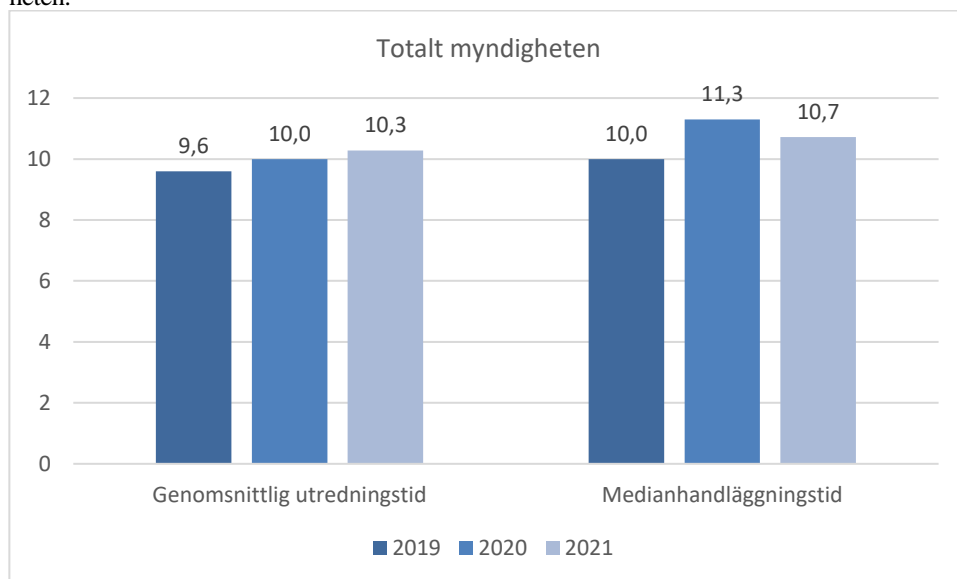
Tabell 2. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2019–2021 – totalt för myndigheten (inklusive sådana som leds av annan stat).



Antal inkomna ärenden till myndigheten har ökat något. Ökningen är främst hänförlig till att antal ärenden inom civil sjöfart har ökat tydligt. Samtidigt ligger antalet luftfartsärenden stabilt på en lägre nivå än före coronapandemin.

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 utgivna rapporter 2019–2021 – totalt för myndigheten.



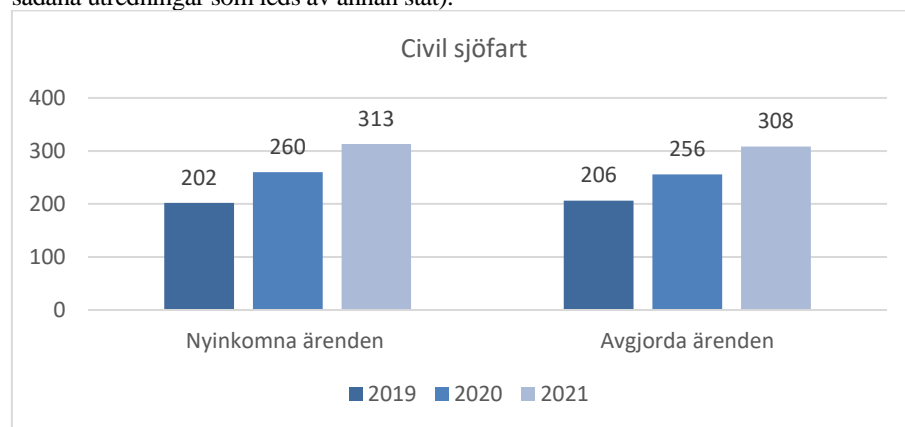
Under 2021 och 2020 har verksamheten påverkats dels av coronapandemin, dels av att två av tre utredningsordförande bytt arbetsgivare. Tjänsterna var vakanta under ca sex månader från hösten 2020 fram till slutet av februari 2021. Vidare har ett antal av de utredningar som genomförts varit särskilt komplexa. I det sammanhanget kan särskilt nämnas olyckan i form av takras på en idrottshall i Kiruna. Den utredningen tog strax under 17 månader att slutföra. Vidare har utredningen om en plankorsningsolycka i Hofors en utredningstid på knappt 15 månader. Parallellt har myndigheten lagt stora resurser på olika utredningsaktiviteter med avseende på förlisningen av M/S Estonia.

3.5.2 *Civil sjöfart*

Statens haverikommission utreder olyckor och tillbud inom den civila sjöfarten. Uppdraget omfattar utredningar av olyckor eller tillbud till sjöss som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg. Vid allvarliga olyckor – men som inte är att bedöma som mycket allvarliga – ska myndigheten göra en formaliserad preliminär bedömning av händelsen innan ett beslut fattas om händelsen ska utredas eller inte.

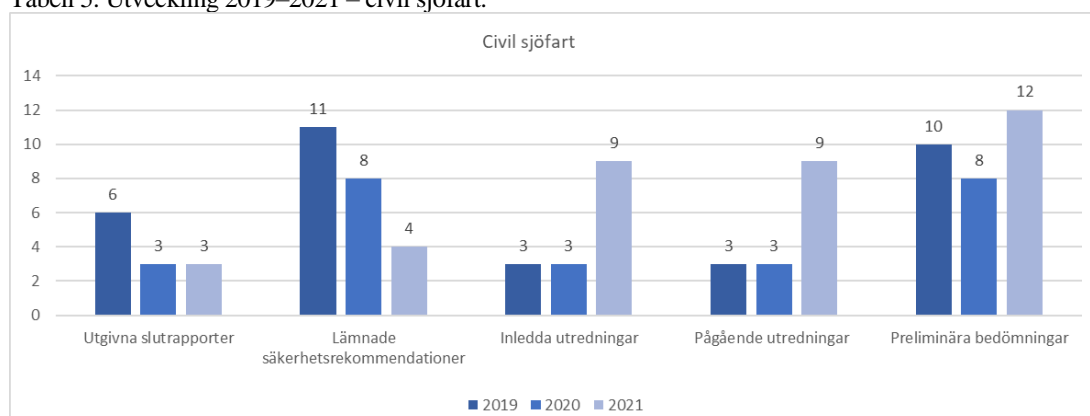
Ärenden och utveckling 2019–2021

Tabell 4. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2019–2021 – civil sjöfart (inklusive sådana utredningar som leds av annan stat).



Antalet inkomna ärenden har ökat tydligt 2021 jämfört med 2020 och 2019. Antalet avgjorda ärenden ligger i paritet med de ärenden som kommit in.

Tabell 5. Utveckling 2019–2021 – civil sjöfart.



Antalet inledda utredningar har ökat väsentligt 2021 i jämförelse med 2020 och 2019. Under året har 12 preliminära bedömningar gjorts.

Antalet utgivna rapporter 2021 är lika många som 2020 men färre än 2019.

Utgivna slutrapporter

Inom civil sjöfart har tre slutrapporter publicerats under 2021.



Tillbud till mycket allvarlig sjöolycka med en rib utanför Skutskär, Gävleborgs/Uppsala län
Händelsedatum: 2020-08-07
Publiceringsdatum: 2021-02-09
S-153/20

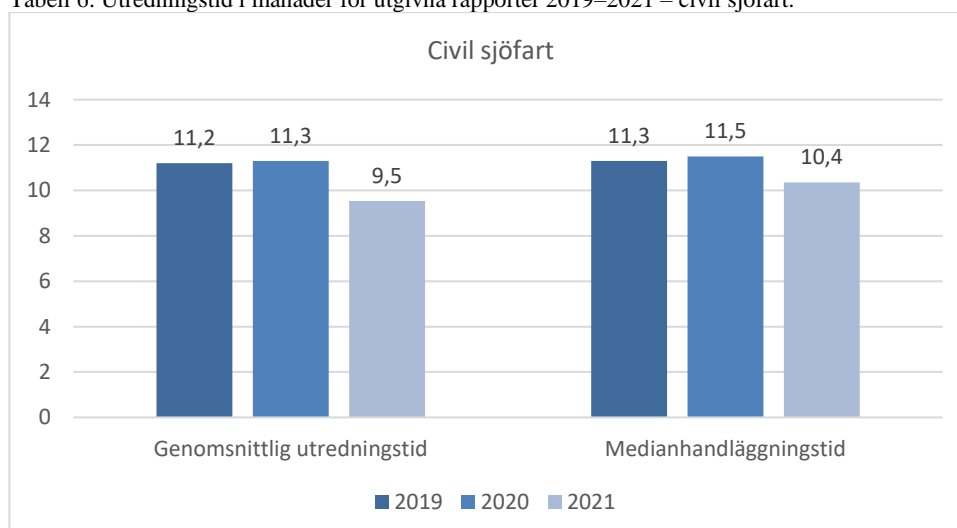


Allvarlig sjöolycka med en fiskebåt utanför Hönö, Bohuslän
Händelsedatum: 2020-06-05
Publiceringsdatum: 2021-04-16
S-103/20



Tillbud till mycket allvarlig sjöolycka med en lotsbåt i Brofjorden, Bohuslän
Händelsedatum: 2020-01-21
Publiceringsdatum: 2021-03-02
S-42/20

Tabell 6. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2019–2021 – civil sjöfart.



Den genomsnittliga utredningstiden 2021 är kortare än 2020 och 2019. Även medianhandläggningstiden har minskat.

För en av de slutrapporter som publicerades under 2021 översteg handläggningstiden marginellt tolv månader. De övriga två slutrapporterna slutfördes på kortare tid än tolv månader. Resultatet är i detta avseende samma som 2020.

Pågående utredningar

Vid utgången av 2021 pågick nio utredningar och en preliminär bedömning som rör förlisningen av M/S Estonia. Myndigheten deltar även i en utredning som leds av Storbritannien.



Mycket allvarlig sjöolycka i Bornholmsgattet

Händelsedatum: 2021-12-13
S-308/21



Brand på bulkfartyget ALMIRANTE STORNI utanför ön Vinga, Västra Götalands län

Händelsedatum: 2021-12-04
S-302/21



Mycket allvarlig olycka med arbetsbåt vid Gubbseleforsen i Vilhelmina, Västerbottens län

Händelsedatum: 2021-11-02
S-279/21



Mycket allvarlig sjöolycka med fartyget SEAWORKER i Karlskrona skärgård

Händelsedatum: 2021-08-17
S-206/21



Allvarlig sjöolycka i Landskrona hamn, Skåne län

Händelsedatum: 2021-05-31
S-116/21



Mycket allvarlig sjöolycka med en fiskebåt utanför Nogersund, i Blekinge län

Händelsedatum: 2021-04-25
S-84/21



Mycket allvarlig sjöolycka med en livbåt vid Frihamnen, Stockholm

Händelsedatum: 2021-04-12
S-76/21



Dödsolycka ombord på ett lastfartyg utanför Oxelösund/Landsort, Nynäshamn

Händelsedatum: 2021-03-25
S-62/21



Tillbud till mycket allvarlig sjöolycka vid sammanstötning mellan en roro-färja och en bogserbåt i Stillerydshamnen, Karlshamn

Händelsedatum: 2021-03-08
S-50/21



Mycket allvarlig sjöolycka vid Torshamnen i Göteborg

Händelsedatum: 2021-03-01

S-44/21



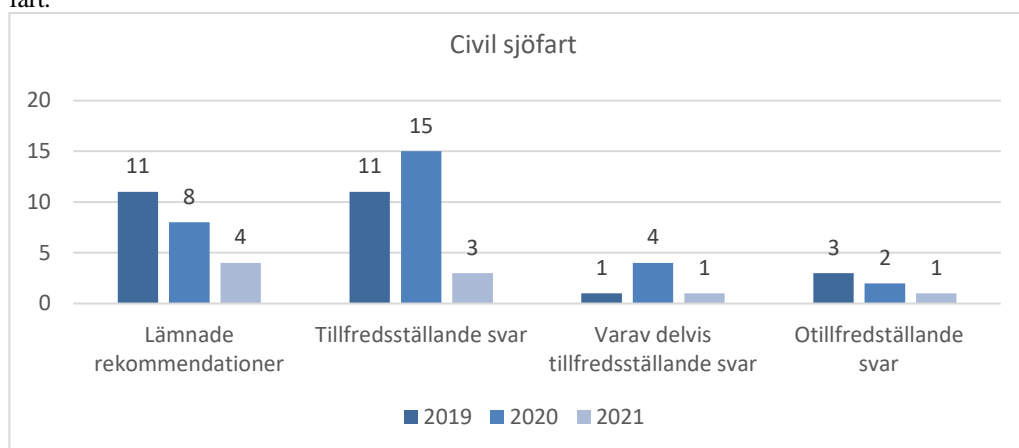
Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av passagerarfartyget ESTONIA

Händelsedatum: 2020-10-02

S-200/20

Säkerhetsrekommendationer

Tabell 7. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2019–2021 – civil sjöfart.



Under 2021 har fyra säkerhetsrekommendationer lämnats och fyra rekommendationssvar har behandlats.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har tre bedömts som tillfredsställande, varav ett som delvis tillfredsställande. Ett svar har bedömts som inte tillfredsställande. I avsnittet 5. Utgivna rapporter och säkerhetsrekommendationer redovisas de delvis och de inte tillfredsställande rekommendationssvaren särskilt.

Utredningar som leds av annan stat

När det gäller den civila sjöfarten redovisas nedan sådana utredningar där Statens haverikommission, med stöd av 8 d § förordningen om undersökning av olyckor, beslutat överlåta ledningen av utredningen till en annan stats olycksutredningsmyndighet.

Tabell 8. Sjöfartsutredningar som leds av en annan stat.

Sjöfartsutredningar som leds av en annan stat	2019	2020	2021
Ingående balans	0	0	0
Nyinkomna utredningar	1	0	1
Avslutade utredningar	1	0	0
Utgående balans	0	0	1

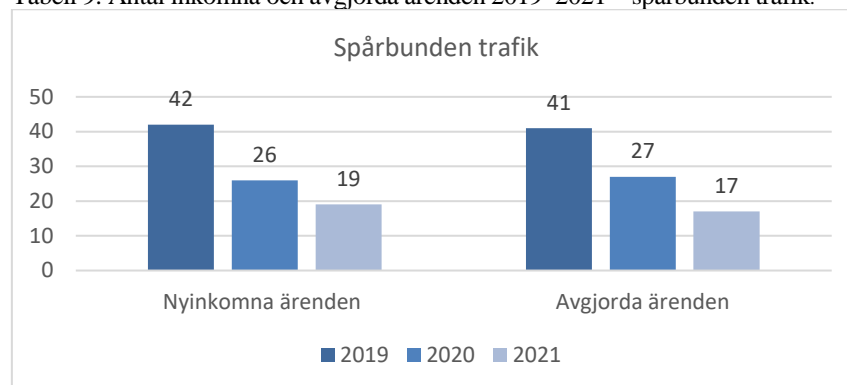
Statens haverikommission deltar i en utredning av en mycket allvarlig sjöolycka i Bornholmsgattet. Utredningen leds av Storbritannien och utreds gemensamt av utredningsmyndigheterna i Storbritannien, Danmark och Sverige. Myndighetens arbete är fokuserat på den stora räddningsinsats som genomfördes. Som nämnts ovan deltar myndigheten också i en preliminär bedömning som rör förlisningen av M/S Estonia. Det arbetet leds av Estland.

3.5.3 Spårbunden trafik

Statens haverikommission utreder olyckor och allvarliga tillbud inom spårbunden trafik som har inträffat i Sverige. Om det inträffar en olycka eller ett tillbud på eller nära den svenska gränsen som berör spårfordon i internationell trafik, ska myndigheten komma överens med utredningsmyndigheten i den andra staten om vem som ska utreda händelsen.

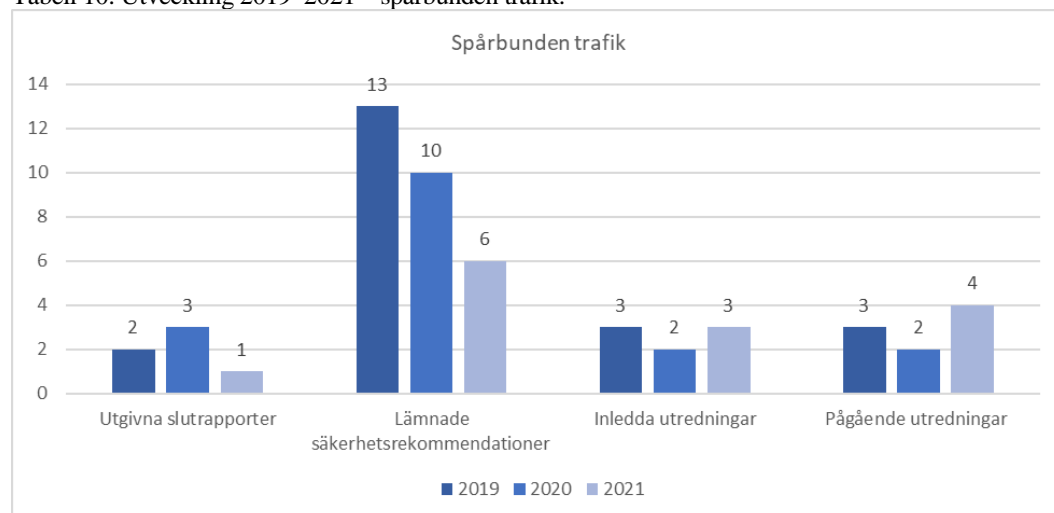
Ärenden och utveckling 2019–2021

Tabell 9. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2019–2021 – spårbunden trafik.



Antalet inkomna ärenden har minskat jämfört med 2019 och 2020.

Tabell 10. Utveckling 2019–2021 – spårbunden trafik.



Under 2021 inleddes tre utredningar inom spårtrafikområdet, vilket är en ökning jämfört med 2020 och lika många som inleddes 2019. Under året publicerades en slutrapport vilket är en minskning jämfört med de två föregående åren.

Utgivna slutrapporter

Inom spårbunden trafik har en slutrapport publicerats under 2021.

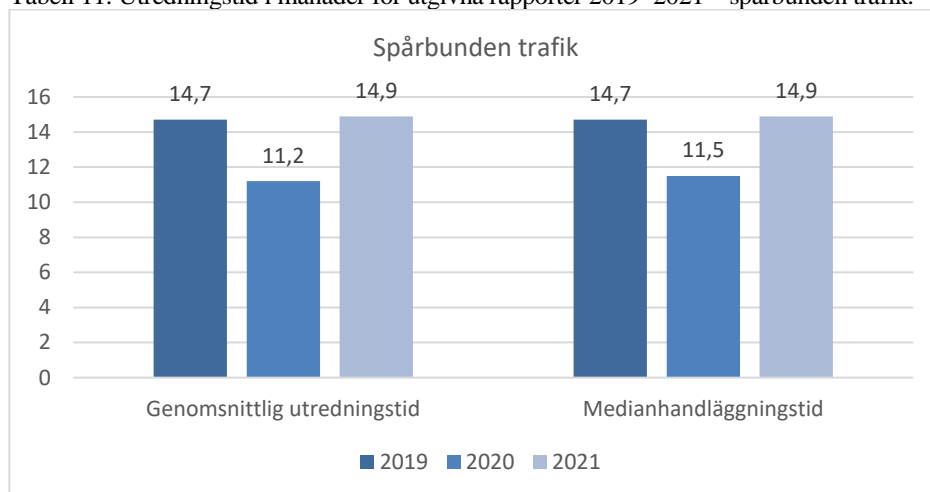


Plankorsningsolycka i Hofors, Gävleborgs län

Händelsedatum: 2020-03-05

Publiceringsdatum: 2021-06-01
J-12/20

Tabell 11. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2019–2021 – spårbunden trafik.



Den genomsnittliga utredningstiden och medianhandläggningstiden har ökat 2021 jämfört med 2020 och ligger i paritet med 2019.

Pågående utredningar

Vid årets slut fanns fyra pågående utredningar inom spårbunden trafik.



Urspårning med godståg 9942 på Malmbanan

Händelsedatum: 2021-11-07
J-18/21



Urspårning med godståg mellan Kummelby och Häggvik

Händelsedatum: 2021-02-11
J-5/21



Tillbud till kollision mellan två tåg vid Rättvik

Händelsedatum: 2021-02-01
J-2/21

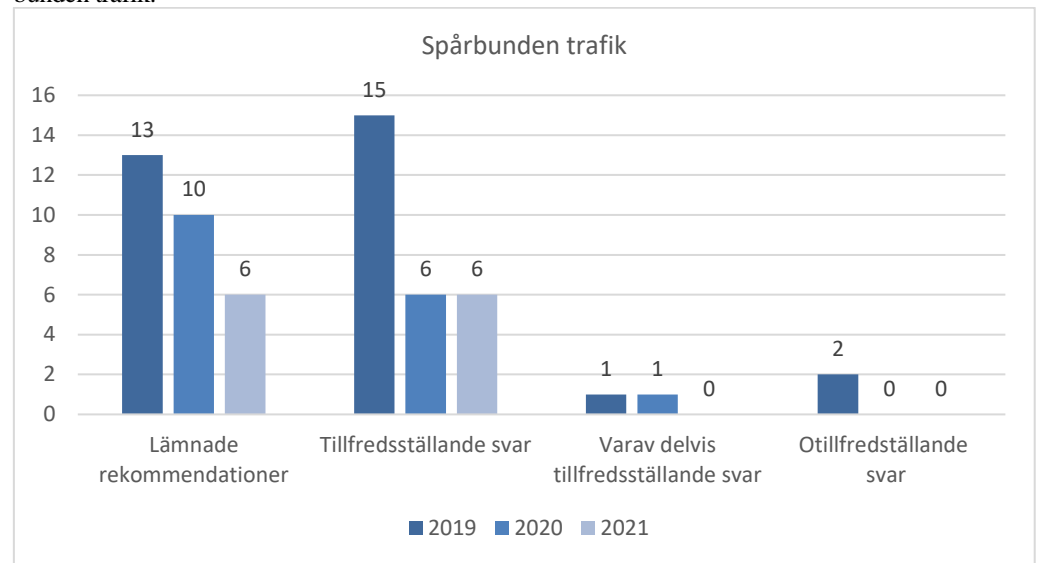


Spårtrafikolycka vid växling i Sundsvall

Händelsedatum: 2020-08-05
J-21/20

Säkerhetsrekommendationer

Tabell 12. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2019–2021 – spår-
bunden trafik.



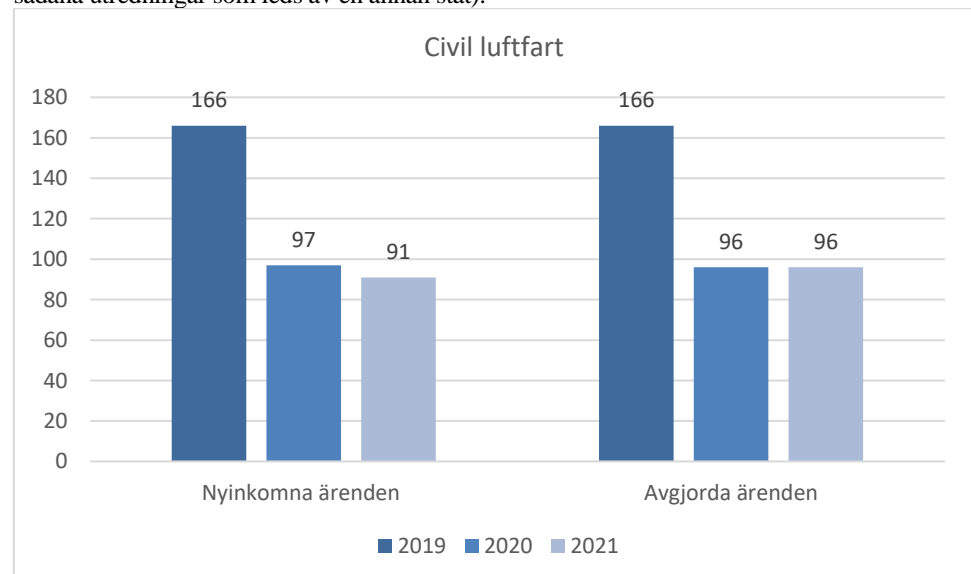
Under året har sex säkerhetsrekommendationer lämnats och sex rekommendationssvar har behandlats. Samtliga svar har bedömts som tillfredställande.

3.5.4 Civil luftfart

Statens haverikommission utreder olyckor och allvarliga tillbud inom civil luftfart. Myndigheten utreder händelser som har inträffat i Sverige. Dessutom utreds händelser som har inträffat utomlands, om händelsen berör ett svenskt luftfartyg och annat inte följer av en internationell överenskommelse.

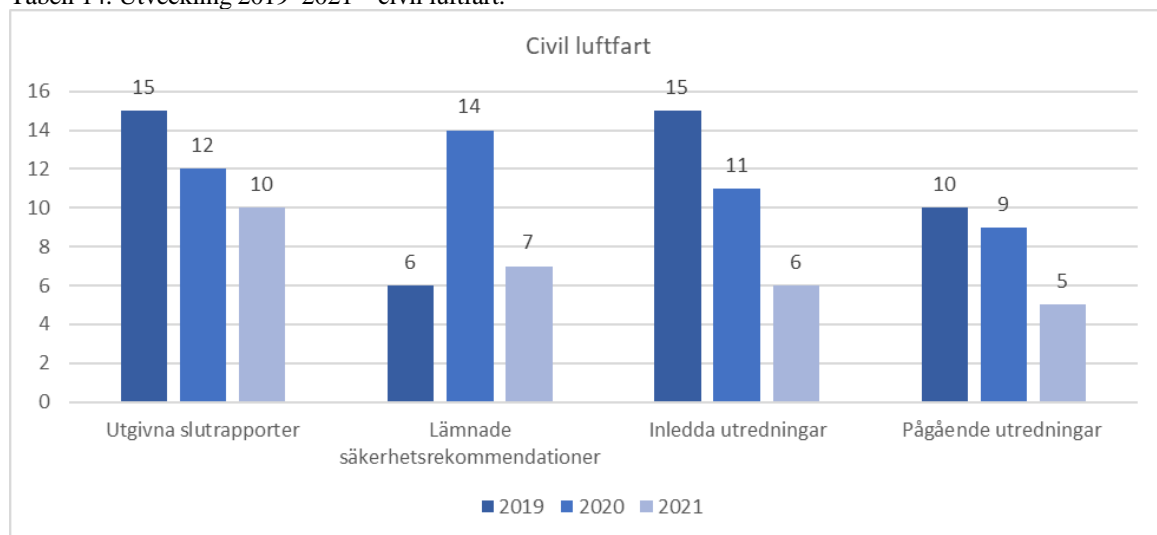
Antal ärenden och utveckling 2019–2021

Tabell 13. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2019–2021 – civil luftfart (inklusive sådana utredningar som leds av en annan stat).



Antalet inkomna anmälningar har minskat något jämfört med 2020 och rejält sedan 2019. En stor del av minskningen av antalet inkomna ärenden mellan 2019 och 2020 bedöms bero på den kraftiga nedgång som drabbat den kommersiella delen av flygbranschen under coronapandemin. Som framgår nedan har denna minskning inte fått samma genomslag på antalet inledda luftfartsutredningar. Detta beror på att de flesta händelserna som utreds berör privat- och allmänflyg³ som inte har påverkats på samma sätt som t.ex. kommersiell passagerartrafik.

Tabell 14. Utveckling 2019–2021 – civil luftfart.



Utgivna slutrapporter

Under 2021 har tio slutrapporter publicerats. Samtliga utredningar slutfördes på kortare tid än tolv månader.



Olycka med ett segelflygplanet D-2756 av typen Rolladen-Schneider LS3-17 öster om Värnamo, Jönköpings län
 Händelsedatum: 2021-07-08
 Publiceringsdatum: 2021-11-25
 L-50/21




Olycka med flygplanet SE-MDN i Skövde
 Händelsedatum: 2020-12-19
 Publiceringsdatum: 2021-12-15
 L-97/20




Olycka med ett flygplan av typen Cessna C-180 på Linköpings flygplats
 Händelsedatum: 2020-09-26
 Publiceringsdatum: 2021-06-10
 L-83/20

³ Civil luftfart annan än kommersiell tidtabellbunden och kommersiell icke tidtabellbunden flygtrafik. Begreppet innefattar ett brett spektrum av företeelser inom luftfarten, exempelvis skolflygning, flygning med flygskärmar, varmluftsballonger och ultralätta flygplan.

- 

Tillbud med ett luftfartyg av typen CRJ 900 i Gällivare
 Händelsedatum: 2020-09-10
 Publiceringsdatum: 2021-09-09
 L-78/20
- 

Olycka med segelflygplan vid Örebro flygplats, Örebro län
 Händelsedatum: 2020-08-22
 Publiceringsdatum: 2021-04-13
 L-66/20
- 

Allvarligt tillbud till kollision mellan två mindre flygplan på Kristianstads Österlens flygplats
 Händelsedatum: 2020-08-16
 Publiceringsdatum: 2021-06-30
 L-85/20
- 

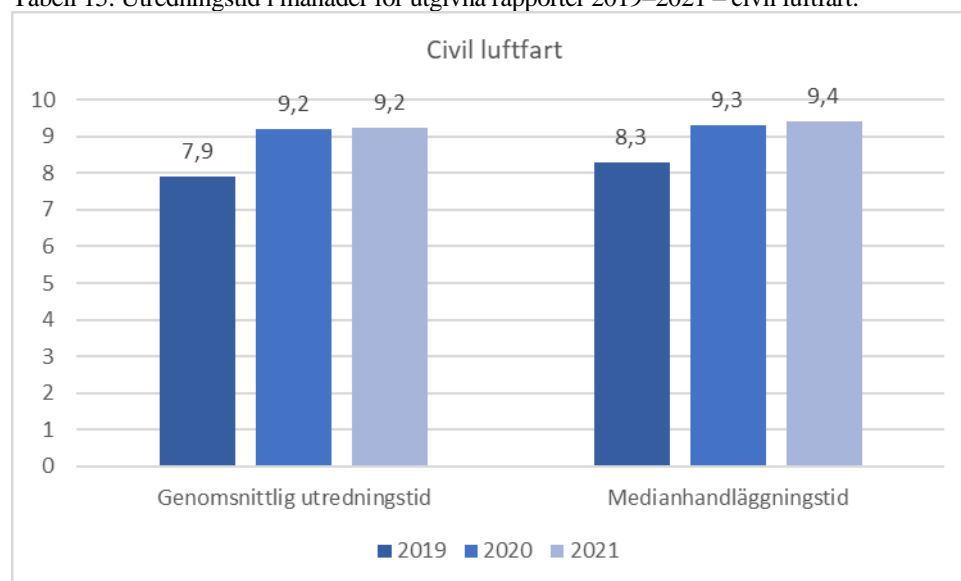
Allvarligt tillbud med ett flygplan av typen Piper PA-28 på Göteborg/Säves flygplats
 Händelsedatum: 2020-07-22
 Publiceringsdatum: 2021-03-19
 L-53/20
- 

Olycka med ett segelflygplan av typen DG-300 ELAN söder om Örkelljunga, Skåne län
 Händelsedatum: 2020-07-09
 Publiceringsdatum: 2021-01-27
 L-52/20
- 

Olycka med ett flygplan av typen SOCATA-TB10 på Visby flygplats
 Händelsedatum: 2020-06-19
 Publiceringsdatum: 2021-05-19
 L-48/20
- 

Olycka med flygplanet SE-MKV av modellen SOCATA TB9 på Skavsta flygplats, Södermanlands län
 Händelsedatum: 2020-04-06
 Publiceringsdatum: 2021-03-30
 L-27/20

Tabell 15. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2019–2021 – civil luftfart.



Såväl den genomsnittliga utredningstiden som medianhandläggningstiderna ligger i paritet med 2020 men har ökat jämfört med 2019.

Pågående utredningar

Vid årets slut pågick fem utredningar.



Olycka med en helikopter av typen Airbus AS 350 B3 med registreringsbeteckning LN-OYH i Åsäng, Västernorrlands län
Händelsedatum: 2021-11-16
L-84/21



Olycka med flygplanet SE-IFD väster om Dala-Floda, Dalarnas län
Händelsedatum: 2021-09-29
L-74/21



Kollisionstillbud den 23 augusti 2021 på Arvidsjaur flygplats, Norrbottens län
Händelsedatum: 2021-08-23
L-62/21



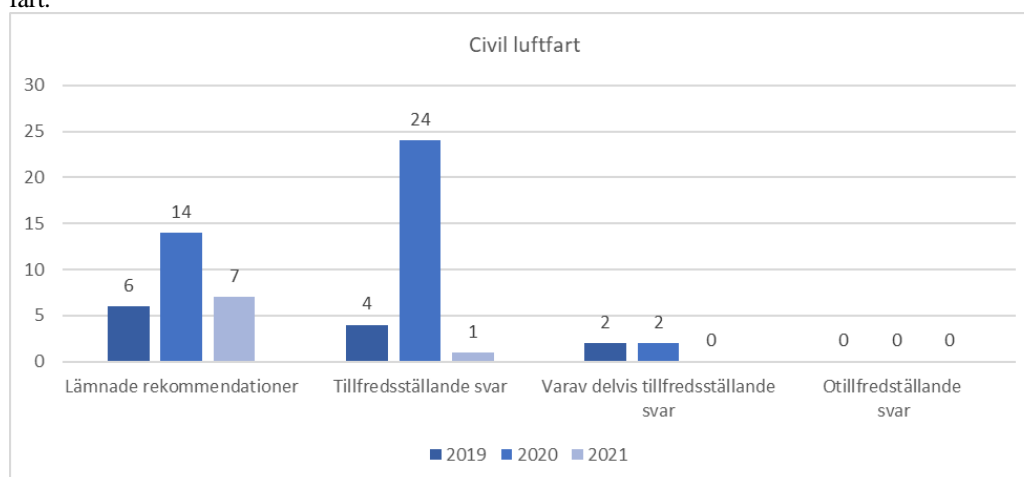
Olycka med flygplanet SE-KKD vid Örebro flygplats, Örebro län
Händelsedatum: 2021-07-08
L-47/21



Olycka med en helikopter av typen Robinson R44 i Skeberg utanför Leksand
Händelsedatum: 2021-03-16
L-15/21

Säkerhetsrekommendationer

Tabell 16. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2019–2021 – civil luftfart.



Under 2021 har sju säkerhetsrekommendationer lämnats. Ett rekommendationssvar har behandlats och bedömts som tillfredsställande.

Utredningar som leds av annan stat

För området civil luftfart redovisas nedan i tabell 5 sådana utredningar som i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13 genomförs av olycksutredningsmyndigheter i andra länder och där Statens haverikommission deltagit med en s.k. ackrediterad representant eller en expert.

Tabell 17. Utredningar som leds av annan stat och som Statens haverikommission deltagit i.

Utredningar som leds av annan stat	2019	2020	2021
Ingående balans	11	13	15
Nyinkomna utredningar	10	6	7
Avslutade utredningar	8	4	9
Utgående balans	13	15	13

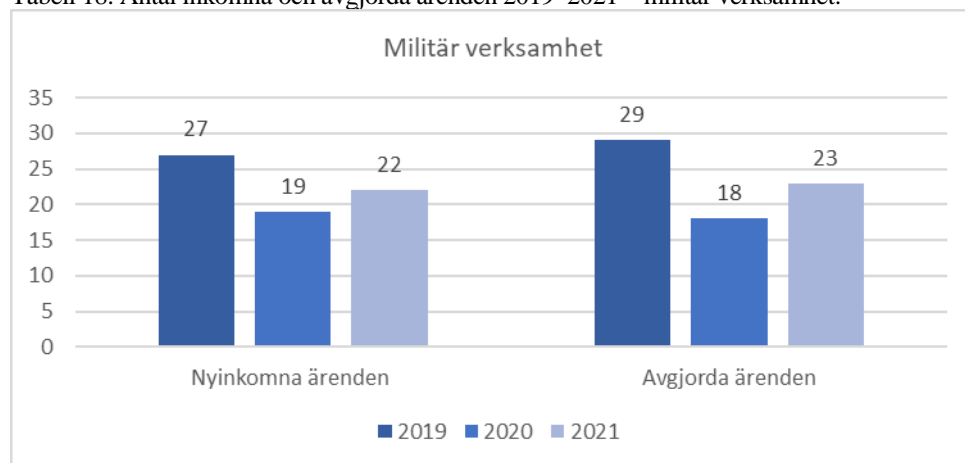
Statens haverikommission har under året deltagit i sju nya utredningar som leds av annan stat med en ackrediterad representant eller en expert. Under 2020 engagerades myndigheten i sex nya sådana utredningar och 2019 var motsvarande siffra tio. Under 2021 har nio ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har minskat något jämfört med 2020.

3.5.5 *Militär verksamhet*

Statens haverikommission kan utreda alla slags militära olyckor och tillbud som är tillräckligt allvarliga eller där det bedöms finnas utrymme för säkerhetsförbättringar. Med vissa undantag är en förutsättning att olyckan eller tillbudet inträffat i Sverige. En händelse som har inträffat utomlands utreds om den berör ett svenskt militärt fartyg. Om den berör ett svenskt militärt luftfartyg utreds den av myndigheten om annat inte följer av en internationell överenskommelse. Andra militära händelser utomlands utreds inte av myndigheten.

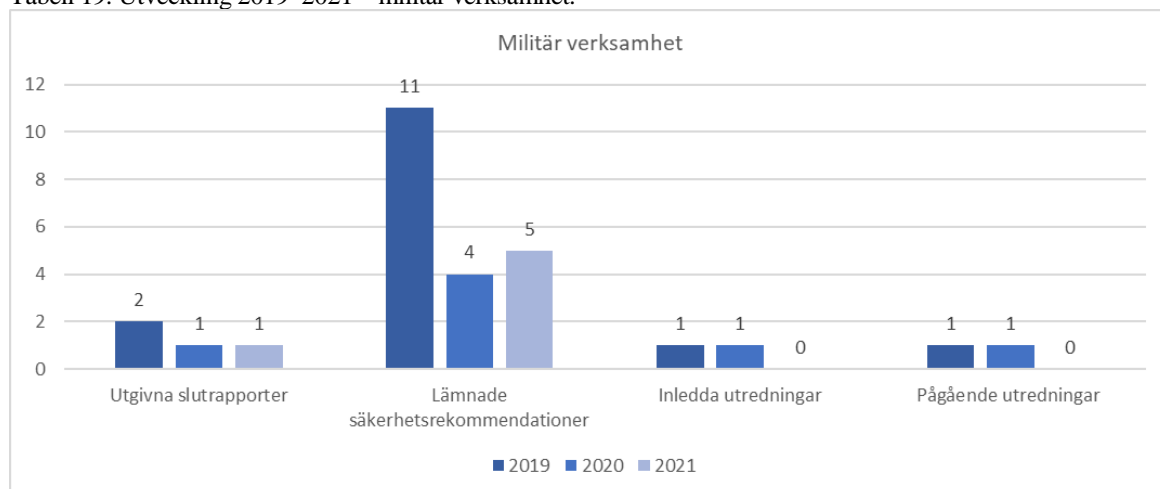
Antal ärenden och utveckling 2019–2021

Tabell 18. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2019–2021 – militär verksamhet.



Antalet inkomna anmälningar har ökat jämfört med 2020 men är lägre än 2019. Antalet avgjorda ärenden ligger i paritet med antalet inkomna ärenden.

Tabell 19. Utveckling 2019–2021 – militär verksamhet.



Under 2021 har inte någon ny utredning inletts.

Utgivna slutrapporter

Under året har en slutrapport publicerats.



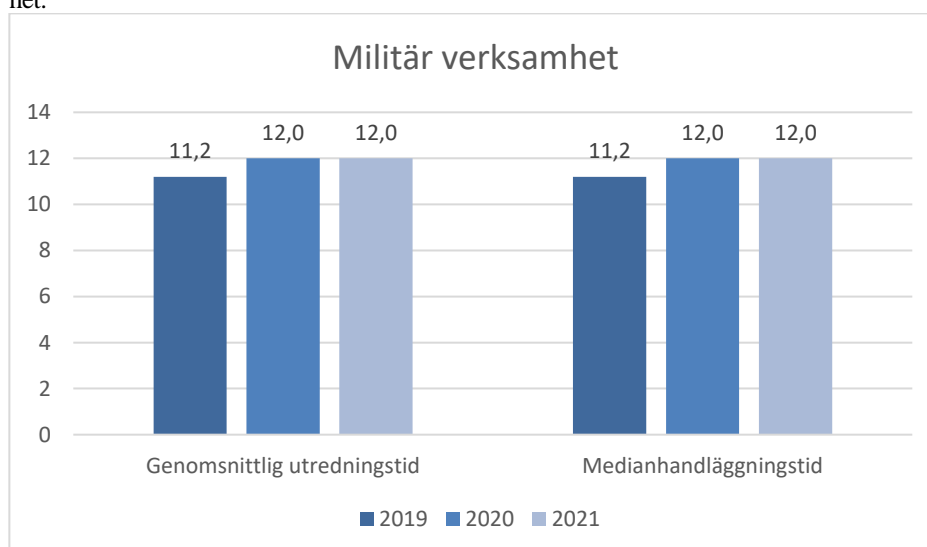
Allvarligt tillbud med ett JAS 39 över Vänern

Händelsedatum: 2020-12-17

Publiceringsdatum: 2021-12-16

M-20/20

Tabell 20. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2019–2021 – militär verksamhet.



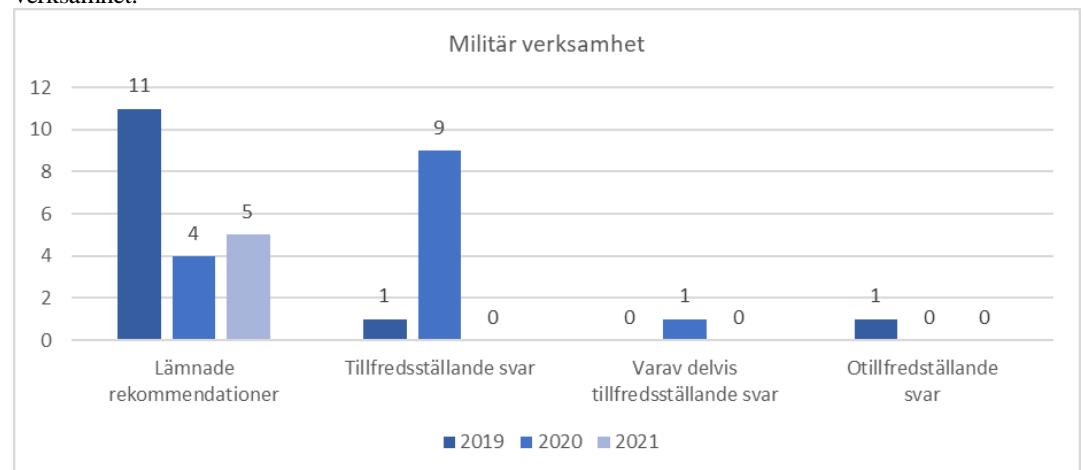
Samtliga genomförda utredningar slutfördes inom tolv månader. Handläggningstiderna ligger i paritet med 2020 men har ökat jämfört med 2019. Mot bakgrund av att antalet utredningar är få, en slutrapport under 2021 respektive 2020 och två under 2019, är det emellertid svårt att dra några säkra slutsatser beträffande detta.

Pågående utredningar

Vid årets slut pågick ingen utredning inom området. Statens haverikommission deltar dock med en ackrediterad representant i en utredning som leds av den ungerska militära utredningsmyndigheten. Ärendet gäller ett allvarligt tillbud med ett JAS 39 Gripen, opererat av det ungerska flygvapnet.

Säkerhetsrekommendationer

Tabell 21. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2019–2021 – militär verksamhet.



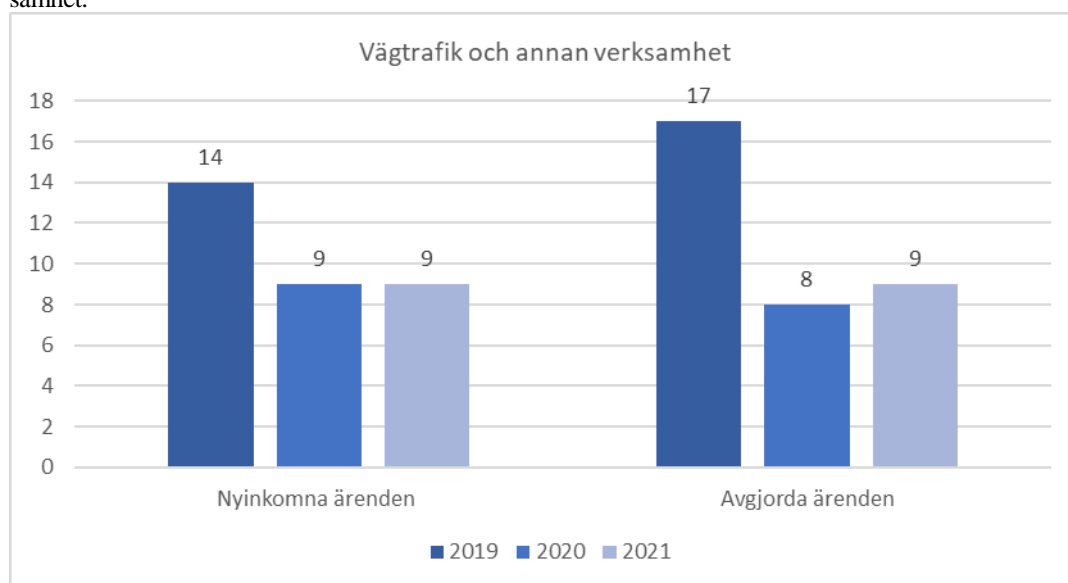
Under året har fem säkerhetsrekommendationer lämnats. Det har under 2021 inte färdigbehandlats några rekommendationer.

3.5.6 Vägtrafik och annan verksamhet

Statens haverikommission utreder allvarliga olyckor och tillbud inom vägtrafiken, liksom alla andra slags allvarliga olyckor och tillbud i Sverige. Övriga olyckor och tillbud kan handla om gruvdrift, bränder, ras, farliga utsläpp, kärnteknisk verksamhet samt hälso- och sjukvård, m.m.

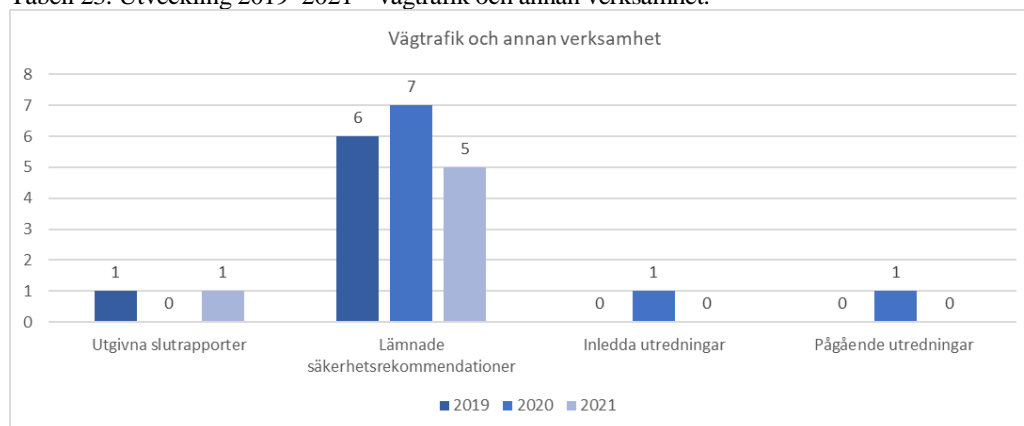
Antal ärenden och utveckling 2019–2021

Tabell 22. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2019–2021, vägtrafik och annan verksamhet.



Antalet inkomna ärenden är relativt få i jämförelse med övriga utredningsområden. Antalet inkomna ärenden 2021 ligger i paritet med 2020 men minskat jämfört med 2019. Antalet avgjorda ärenden är i paritet med antalet inkomna ärenden.

Tabell 23. Utveckling 2019–2021 – vägtrafik och annan verksamhet.



Under året har en slutrapport lämnats inom området. Det har inte inletts någon ny utredning inom området.

Utgivna slutrapporter

Under 2021 har en slutrapport lämnats.



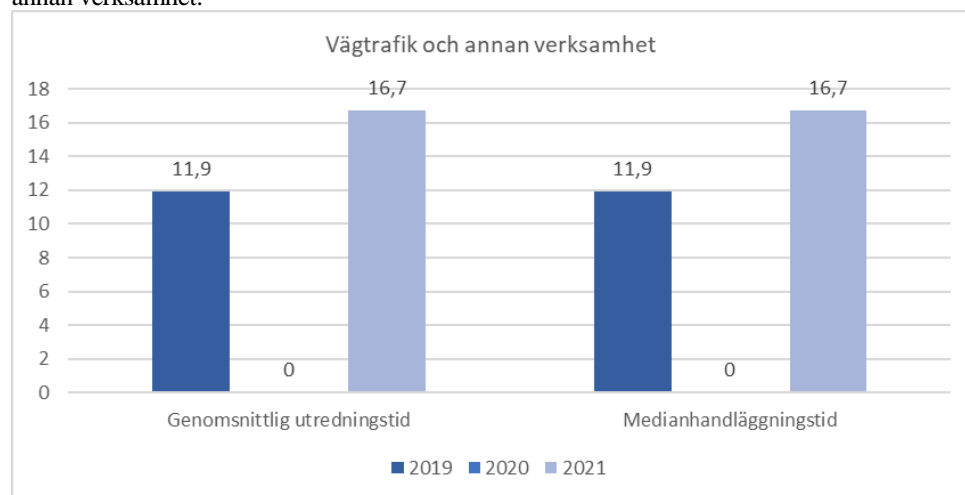
Olycka i form av takras på en idrottshall i Kiruna, Norrbottens län

Händelsedatum: 2020-03-07

Publiceringsdatum: 2021-07-29

O-4/20

Tabell 24. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2019–2021 – vägtrafik och annan verksamhet.



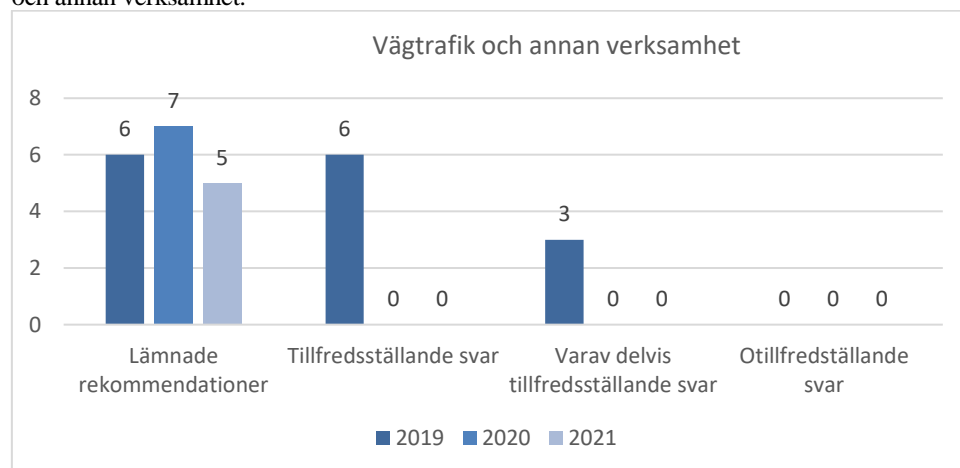
Under året har en slutrapport publicerats, utredningstiden uppgick till knappt 17 månader. Under 2020 publicerades inte någon rapport inom området. Utredningstiden för den utredning som slutfördes under 2019 understeg tolv månader.

Pågående utredningar

I slutet av 2021 pågick inte någon utredning inom området. Men i januari 2022 beslutades om en utredning inom hälso- och sjukvården.

Säkerhetsrekommendationer

Tabell 25. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2019–2021 – vägtrafik och annan verksamhet.



Under 2021 har fem säkerhetsrekommendationer lämnats och inga rekommendationssvar har färdigbehandlats.

3.6 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra

Enligt 1 § förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission ska myndigheten samverka med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet. Myndigheten ska även samverka med myndigheter och organisationer i andra länder i frågor som ligger inom myndighetens verksamhetsområde.

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. Bilaterala samverkansmöten på högsta ledningsnivå sker återkommande.

Till följd av att Transportstyrelsen i allt högre grad delegerat tillsynen av sjöfarten till klassningssällskapen har Statens haverikommission under året utvecklat samverkan med dessa. En aspekt som krävt särskild uppmärksamhet är det faktum att de strategiska ledningsfunktionerna för de olika klassningssällskapen inte sällan finns i utlandet. Ytterligare insatser kan komma att krävas för att säkerställa att enskilda olycksutredningar får tillgång till bland annat inspektionsdata och information hos de olika klassningssällskapen.

Ett ytterligare område som utvecklats under året är samverkan och dialog med berörda aktörer inom ramen för arbetet med att bygga upp myndighetens kapacitet att utreda olyckor och tillbud inom hälso- och sjukvården. Samverkan har bland annat skett inom ramen för Nationellt råd för patientsäkerhet vid Socialstyrelsen, där Statens haverikommission deltar som ledamot. Dialoger har även ägt rum bilateralt med Inspektionen för vård och omsorg, Vård- och omsorgsanalys, Sveriges Kommuner och Regioner, regionerna och Landstingens ömsesidiga försäkringsbolag. Dessa dialoger har varit värdefulla i arbetet med att ta fram kriterier som vägledning för när beslut om att inleda en utredning inom hälso- och sjukvården bör fattas. Samverkan har även bidragit till att ett antal fokusområden identifierats som bedömts som särskilt angelägna att inrikta utredningsverksamheten mot.

Under året har samverkansmöten på högsta ledningsnivå skett med Trafikverket, Transportstyrelsen, Försvarmakten, Inspektionen för vård och omsorg, Trafikanalys och Vård- och omsorgsanalys. Vid dessa möten har strategiska frågor om myndigheternas verksamhet berörts och gemensamma utvecklingsområden identifierats. Rymdstyrelsen har identifierats som en ny samverkanspart och ett första samverkansmöte har genomförts under året.

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 att leda de kollegiala granskningarna av medlemsstaternas utredningsmyndigheter inom spårtrafikområdet. Myndigheten har även intagit en framskjuten roll i de diskussioner som förts under året i olika internationella fora med anledning av nedskjutningen av det ukrainska passagerarflygplanet i Iran.

Det är myndighetens bedömning att såväl det nationella som det internationella samverkansarbetet i huvudsak har fungerat väl. De restriktioner som gällt till följd av coronapandemin har emellertid i viss mån påverkat möjligheterna att utveckla nya samverkansformer och identifiera nya samverkansparter. Samtidigt har befintliga samarbetsformer kunnat utvecklas genom användningen av videomöten, något som även kommer att vara ett bra komplement eller alternativ till fysiska möten i framtiden.

3.7 Utveckling av verksamheten 2021

Under 2021 har bland annat följande utvecklingsaktiviteter inletts på myndigheten.

Utvärdering av verksamhetens effekter i transportsystemet

Det övergripande syftet med myndighetens utredningar är att ge underlag för åtgärder som minskar riskerna för olyckor och ökar säkerheten i samhället. Särskilt för transportsystemet kan utredningarna generera viktig kunskap för att minska risken för olyckor då merparten av verksamheten avser luftfart, sjöfart eller spårtrafik. Varje år riktar Statens haverikommission ett stort antal säkerhetsrekommendationer till aktörer som på olika sätt är verksamma inom transportsystemet. Att döma av rekommendationssvaren leder rekommendationerna årligen till en rad åtgärder som syftar till att minska risken för olyckor och öka säkerheten. Det finns anledning att tro att även utredningarna i sig ger underlag till säkerhetshöjande åtgärder i transportsystemet. Genom den dialog myndigheten löpande har med andra myndigheter, branschföreträdare, utländska olycksutredningsmyndigheter och andra internationella organ kan konstateras att myndighetens verksamhet överlag uppfattas som professionell, effektiv och relevant. Det bekräftas bland annat av en nyligen genomförd kollegial granskning av Statens haverikommissionens utredningsverksamhet på spårtrafikområdet.⁴

Det är emellertid svårt att med säkerhet bedöma vilket genomslag verksamheten har i samhället och i vilken omfattning den leder till färre olyckor och ökad säkerhet. Inte minst eftersom möjligheterna att förebygga olyckor inom olika sektorer i hög grad är beroende av omständigheter utanför myndighetens kontroll. Under hösten 2021 har därför en dialog inletts med Trafikanalys för att få till stånd en utomstående utvärdering av de effekter verksamheten har i transportsystemet.

⁴ Peer Review Report National Investigation Body Sweden, 2021.

Avsikten är att resultaten av utvärderingen kan ligga till grund för ytterligare förbättringar av verksamheten och vara ett hjälpmedel för myndigheten i den framtida inriktningen av arbetet. Utvärderingen planeras ske under första halvåret av 2022.

Utredningar av olyckor inom hälso- och sjukvården

Enligt Socialstyrelsen inträffar varje år omkring 50 000 vårdskadefall inom den svenska hälso- och sjukvården som medför förlängda sjukhusvistelser för patienterna. Varje år inträffar cirka 1 400 dödsfall där en vårdskada bedöms varit en bidragande orsak till dödsfallet.⁵ Statens haverikommission kan genom sin utredningsverksamhet bidra till ny kunskap och nya perspektiv på hur vårdskador kan förebyggas och förhindras och därigenom utgöra ett viktigt komplement till de utredningar som vårdgivare själva genomför och till den tillsyn som bedrivs av Inspektionen för vård och omsorg. 2019 fattade därför Statens haverikommission ett inriktningsbeslut om att öka sin förmåga att utreda olyckor inom hälso- och sjukvården. Det förberedande arbetet har nu slutförts och under hösten 2021 har kriterier tagits fram som vägledning för när beslut om att inleda en utredning inom hälso- och sjukvården bör fattas. Vidare har ett antal fokusområden identifierats som bedömts som särskilt angelägna att inrikta utredningsverksamheten mot. Utifrån dessa kriterier och områden beslutade myndigheten i januari 2022 att inleda en utredning av ett tillbud till en allvarlig olycka inom vården i form av en betydande fördröjning av vårdförloppet för en cancerpatient. Avsikten är att ytterligare någon eller några utredningar ska inledas under innevarande år.

Utveckling av kommunikationsverksamheten

De senaste åren har efterfrågan på information om myndighetens verksamhet ökat. Inte minst den preliminära bedömningen gällande M/S Estonia ställer stora krav på insyn och tillgänglighet. Mycket arbete har lagts ned på att löpande informera om hur arbetet fortskrider och utredningsmaterial har kontinuerligt gjorts tillgängligt för allmänheten på myndighetens webbplats. Samtidigt är en välutvecklad förmåga att kommunicera myndighetens verksamhet och utredningsresultat avgörande för att myndighetens olycksutredningar ska ha potential att leda till färre olyckor och ökad säkerhet.

Mot denna bakgrund har ett arbete inletts för att utveckla myndighetens kommunikationsverksamhet. Bland annat pågår arbete med en ny webbplats som ska förbättra sökbarheten och i övrigt öka tillgängligheten. Vidare har myndighetens medarbetare genom en anställd kommunikatör tillgång till kvalificerad rådgivning i mediafrågor. Myndigheten har också ökat sin närvaro i sociala medier. Arbetet pågår med att ta fram nya informationskanaler och ytterligare anpassa kommunikationen efter mottagarnas behov.

⁵ Se bland annat Socialstyrelsens rapport Allvarliga skador och vårdskador – Fördjupad analys av skador och vårdskador i somatisk vård av vuxna vid akutsjukhus, 2019.

3.8 **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.

3.8.1 *Allmänt*

Vid utgången av 2021 hade Statens haverikommission 32 anställda, 12 kvinnor och 20 män. En medarbetare har varit tjänstledig under året. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 53 år. Under året påbörjade fyra medarbetare sina anställningar, två kvinnor och två män. En man har avslutat sin anställning under 2021. I övrigt anlitar myndigheten, i enlighet med myndighetens instruktion, experter och sakkunniga inom olika områden för att biträda myndigheten i utredningsverksamheten.

Ett antal kompetenser ska finnas företrädda bland myndighetens haveriutredare. Kraven framgår i förordningen med instruktion för Statens haverikommission (4 §). Minst en haveriutredare förutom generaldirektören ska vara jurist med domarkompetens. I övrigt ska det finnas haveriutredare med flygoperativ, flygteknisk, sjöoperativ, sjöteknisk, järnvägsoperativ, järnvägsteknisk och allmän teknisk sakkunskap, sakkunskap inom området befolkningsskydd och räddningstjänst samt beteendevetenskaplig sakkunskap. Myndigheten uppfyller dessa krav.

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

3.8.2 *Attrahera och rekrytera*

Sökande till Statens haverikommission ska uppleva att rekryteringsprocessen är professionell, effektiv och öppen. Information om lediga anställningar går huvudsakligen ut via myndighetens webbplats, Arbetsförmedlingen, dagspress och diverse facktidningar. När det gäller rekryteringar av utredare har myndigheten även tagit kontakt med relevanta kvinnliga nätverk i syfte att nå ut till potentiella kvinnliga sökande.

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.

Erfarenheterna från genomförda rekryteringar 2021 är att rekryteringsprocessen uppfattas som gedigen och saklig, att myndigheten uppfattas som en attraktiv arbetsplats och att det inte är svårt att rekrytera kvalificerad personal.

Antalet kvinnliga haveriutredare har sedan februari 2021 uppgått till fyra, vilket är en ökning från två jämfört med föregående år. Både andel och antal kvinnliga haveriutredare är dock fortsatt bekymmersam. För att hitta kvalificerade kvinnliga sökande till utredartjänster krävs därför ytterligare ansträngningar och myndigheten arbetar aktivt för en jämnare könsfördelning bland personalen. En struktur för arbetet tas nu fram. Ett riktvärde för arbetet är att andelen haveriutredare som är kvinnor ska uppgå till 30 procent år 2026 och 40 procent år 2030.

3.8.3 *Utveckla*

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

För utbildning av utredare inom civil luftfart finns detaljerade rekommendationer utfärdade av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). En flygutredare ska ha en betydande erfarenhet från luftfartsområdet som bas för fortsatt utbildning till haveriutredare. Individuella utvecklingsplaner som motsvarar ICAO:s *Training Guidelines* finns för alla utredare inom flygområdet.

Även inom sjöutredningsområdet finns förhållandevis tydliga krav på utredarnas kompetens och yrkesbakgrund. För att möta dessa krav finns individuella utvecklingsplaner för myndighetens sjöutredare som kompletteras vid behov.

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

3.8.4 *Behålla*

Personalomsättningen för tillsvidareanställda var 3,5 procent 2021, vilket är en minskning med 10,5 procentenheter i jämförelse med föregående år då den var 14,0 procent. År 2019 var personalomsättningen 10,5 procent för tillsvidareanställda.

En person avslutade sin anställning under 2021 för annat arbete.

Statens haverikommission erbjuder intressanta och utvecklande arbetsuppgifter av kvalificerad art med goda möjligheter till kompetensutveckling. Myndigheten tillämpar individuell lönesättning för alla anställda, har ett konkurrenskraftigt löneläge, tillämpar flexibel arbetstid eller förtroendearbetstid och arbetar aktivt med arbetsmiljöfrågor och frågor kring likabehandling och diskriminering. Sedan oktober

2021 finns också möjlighet att teckna distansarbetsavtal. Myndigheten erbjuder även sina anställda hälsoundersökningar och generösa förutsättningar för friskvård.

3.8.5 Avveckla

Statens haverikommission har hittills inte haft något behov av att arbeta aktivt med omställning eller avveckling på organisatorisk nivå.

3.8.6 Åtgärder för kompetensöverföring

Myndighetens verksamhetsledningssystem skapar en tydlighet i hur verksamheten fungerar och underlättar kunskapsöverföring.

Ett samarbete över utredningsområdes- och avdelningsgränserna när det gäller användning av personalresurser har fortsatt att utvecklas under 2021. För att säkerställa kompetensöverföringen arbetar myndigheten med att omfördela arbetsuppgifter mellan befintliga medarbetare, skapa möjligheter till lärande i arbetet genom att till exempel se till att mindre erfarna utredare arbetar tillsammans med mer erfarna utredare.

3.8.7 Sammanfattande bedömning

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

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

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

3.9 Arbetet under coronapandemin

Även 2021 har i många avseenden präglats av coronapandemin. Statens haverikommission har i enlighet med regeringens uppdrag till statliga myndigheter om att möjliggöra arbete hemifrån uppmanat medarbetarna att i möjligaste mån utföra sitt arbete hemifrån.

Att arbeta hemifrån har inneburit en omställning inte minst för arbetsmiljön, såväl den fysiska som den organisatoriska. För att underlätta att fånga upp och åtgärda eventuella problem förenade med arbete hemifrån har samtliga chefer med personalansvar regelbundna avstämningar med sina respektive personalgrupper. Därtill har det under

perioden skett löpande arbetsmiljöundersökningar mellan chef och medarbetare.

Arbetsuppgifterna på kontoret har fördelats så att så få personer som möjligt varit på plats samtidigt.

När restriktionerna lättade under hösten 2021 erbjöds alla medarbetare att teckna en överenskommelse som innebar möjlighet till distansarbete upp till två dagar i veckan, när verksamheten så medger. Till överenskommelsen har särskilda riktlinjer tagits fram i samverkan med de fackliga organisationerna. I riktlinjerna tydliggörs allmänna förutsättningar, arbetsmiljöfrågor, försäkring mot skador m.m. Distansarbetet ska utvärderas efter en prövoperiod.

Efter att ha arbetat i princip heltid på distans sedan mars 2020 återgick myndigheten till arbete på kontoret med distansarbetsöverenskommelser i november 2021. Men då nya restriktioner och regeringsuppdrag infördes i december har medarbetarna därefter återigen arbetat hemifrån i möjligaste mån.

3.10 Regeringsuppdrag

Under 2021 har Statens haverikommission återrapporerat 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-6/21).

Prognoser 2021–2024

Statens haverikommission har i enlighet med regleringsbrevet för 2021 rapporterat in prognoser i Hermes per den 5 februari, 29 april, 30 juli och 25 oktober (A-26/21).

Uppdrag att vidta ytterligare åtgärder för att öka andelen anställda som arbetar hemifrån (Fi 2020/05201)

Statens haverikommission har månatligen under perioden januari till juni 2021 redovisat till Arbetsgivarverket hur stor andel av myndighetens anställda som arbetar hemifrån (A-159/20).

3.11 Ekonomisk översikt

I avsnittet redovisas kostnader och finansiering 2019–2021. Statens haverikommission redovisar i årsredovisningen verksamheten och kostnader som ett verksamhetsområde. Kostnaderna fördelas på förvaltningskostnader och särskilda utredningskostnader. Särskilda utredningskostnader fördelas ytterligare på de olika utredningsområden som myndigheten jobbar inom.

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

Myndighetens finansiella redovisning återfinns i avsnitt 4.

3.11.1 Kostnader och intäkter

Det sammanlagda utfallet för 2021 uppgår till 51 673 tkr varav utfallet på anslaget 51 669 tkr och övriga intäkter var 3 tkr. Årets tilldelning av anslag var inledningsvis 47 799 tkr och tillsammans med förra årets anslagssparande om 901 tkr uppgick tillgängliga medel för 2021 till 48 700 tkr. I juni 2021 utökades anslaget med 21 500 tkr i ändringsbeslut för utökade utgifter för undervattensundersökningar avseende M/S Estonia och för förstärkning av den externa kommunikationen.

Tabell 26. Totala kostnader och intäkter 2019–2021 (tkr).

Kostnader och intäkter	2019	2020	2021
Totala kostnader	44 106	47 905	51 673
Totala intäkter	44 106	47 905	51 673
- Varav anslag	43 881	47 828	51 669
- Varav övriga intäkter	225	77	3

Myndighetens verksamhet är i princip helt anslagsfinansierad, några mindre intäkter förekommer normalt i form av ersättning från EU för vissa möten och resor samt för 2019 lönebidrag vid moderna beredskapsjobb. För 2021 består dock intäkterna av en så kallad återfakturering då myndigheten lämnat in skrot för destruering.

Tabell 27. Totala kostnader 2019–2021 (tkr).

Kostnader	2019	2020	2021
Totala kostnader	44 106	47 905	51 673
- Varav förvaltningskostnader	41 789	45 753	46 446
- Varav utredningskostnader	2 317	2 152	5 227

Särskilda utredningskostnader avser kostnader som föranleds av enskilda utredningar och förvaltningskostnader avser kostnader för personal, utbildning, omvärldsbevakning, samverkan med andra säkerhetsmyndigheter, lokalförsörjning och andra driftkostnader som inte är direkt hänförliga till en viss utredning.

3.11.2 Särskilda utredningskostnader

Tabell 28. Särskilda utredningskostnader 2019–2021 (tkr).

Verksamhetsområde	2019	2020	2021
Civil sjöfart	438	520	3 589
Spårbunden trafik	398	364	438
Civil luftfart	1 362	909	996
Militär verksamhet	115	18	141
Vägtrafik och annan verksamhet	4	340	63
Totalt	2 317	2 152	5 227

De särskilda utredningskostnaderna bestäms främst av vilka utredningsinsatser som genomförts och hur mycket stöd från externa specialister som krävts i utredningar under året. Andra kostnader som kan bli betydande är kostnader för bärgning och transporter av vrak och utredningsmaterial samt resor och logi.

Myndighetens särskilda utredningskostnader 2021 ligger betydligt högre än 2020 och 2019, främst hänförligt till kostnader för utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia.

Av utredningskostnaderna för civil sjöfart 2021 är 3,2 miljoner kronor direkt hänförligt till utredningsaktiviteter i M/S Estonia och främst då till de undervattensaktiviteter och den efterföljande analysen av materialet som genomförts under året. I övrigt så har en extern stabiliseringsutredning avseende en olycka med en livbåt vid Frihamnen samt resor och logi i samband med olycksplatsundersökningen av branden på Almirante Storni varit resurskrävande.

Kostnaderna inom spårbunden trafik har ökat något i jämförelse med 2020 och 2019 vilket främst beror på att myndigheten har flera pågående och resurskrävande utredningar. Under 2021 har urspårningen vid Häggvik och ett tillbud till kollision mellan två tåg vid Rättvik krävt insatser från externa experter för bland annat materialundersökningar. Urspårningen av ett godståg på Malmbanan gav en del kostnader för resor och logi i samband med olycksplatsundersökningen.

Kostnaderna 2021 inom området civil luftfart är något högre än för 2020 men lägre än 2019. Under 2021 har framförallt utredningarna avseende en olycka med en helikopter utanför Leksand och olyckan vid Örebro flygplats varit resurskrävande i form av kostnader för externa analyser samt frakt- och bärgningskostnader.

Inom militär verksamhet har kostnaderna 2021 varit högre än 2020 och 2019. Myndigheten har de senaste åren haft relativt få utredningar inom området och kostnaderna faller ut beroende på i vilken fas en utredning är. Under december 2021 publicerades utredningen avseende ett allvarligt tillbud med ett JAS 39 över Vänern som krävt en del externa analyser under utredningens gång.

När det gäller området vägtrafik och andra händelser har kostnaderna 2020 och 2021 påverkats av utredningen av takraset på en idrottshall i Kiruna, som krävt bedömningar av byggnadsteknisk expertis och omfattande beräkningar av externa aktörer.

3.11.3 Förvaltningskostnader

Tabell 29. Förvaltningskostnader 2019–2021 (tkr).

Kostnadsslag	2019	2020	2021
Kostnader för personal	32 523	35 518	36 831
Kostnader för lokaler	3 178	3 140	3 152
Övriga driftskostnader	5 724	7 063	6 440
Finansiella kostnader	21	1	0
Avskrivningar och nedskrivningar	343	31	23
Totalt	41 789	45 753	46 446

Tabellen ovan visar myndighetens förvaltningskostnader fördelat på olika kostnadsslag. Utredningskostnaderna ingår inte här vilket innebär att beloppen skiljer sig från resultaträkningen i den finansiella delen.

Myndighetens förvaltningskostnader 2021 har ökat något i jämförelse med 2020. Men därtill ska hänsyn tas till att myndigheten under 2020 hade en engångskostnad om 2,4 miljoner kronor för en ny it-miljö.

Kostnader för personal har ökat med 1,3 miljoner kronor mellan 2021 och 2020. Detta beror dels på ett något högre löneläge 2021 på grund av lönerrevision och nyrekryteringar dels på ökningen av myndighetens pensionskostnader. Ökningstakten på pensionskostnader har dock avtagit något och ökningen mellan 2020 och 2021 uppgår till cirka 0,5 miljoner kronor. Mellan 2019 och 2020 ökade pensionskostnaden med 1,3 miljoner kronor från 5,6 miljoner kronor till 6,9 miljoner kronor. Totalt mellan 2019 och 2021 har därmed pensionskostnaderna sammantaget ökat med 1,8 miljoner kronor samtidigt som den faktiska lönesumman ökat med 2,2 miljoner kronor. Semesterlöneskulden har ökat även för 2021 då semesteruttaget varit lägre än 2020. Kostnader för kompetensutveckling har varit lägre än normalt även för 2021 då många kompetensutvecklingsinsatser och konferenser ställts in med anledning av coronapandemin.

Övriga driftskostnader förklaras av ökade kostnader för digitala möten, fortsatta satsningar på myndighetens ärendehanteringssystem och arkiv efter tidigare uppgradering. Myndigheten kostnader för it-drift och support har ökat 2021 med engångskostnader i samband med byte av leverantör och med mer fasta kostnader.

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	2021	2020
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	51 669	47 828
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	3	0
Intäkter av bidrag		0	77
Finansiella intäkter		0	0
Summa		51 673	47 905
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	3	-37 048	-35 610
Kostnader för lokaler		-3 179	-3 165
Övriga driftkostnader	4	-11 423	-9 098
Finansiella kostnader	5	0	-1
Avskrivningar och nedskrivningar		-23	-31
Summa		-51 673	-47 905
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

4.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	6	0	0
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	0	0
Summa		0	0
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	0	0
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	32	54
Summa		32	54
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	10	614	405
Övriga kortfristiga fordringar	11	86	9
Summa		700	413
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	12	833	880
Summa		833	880
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	13	-18 531	-901
Summa		-18 531	-901
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgälden	14	27 581	8 094
Summa		27 581	8 094
SUMMA TILLGÅNGAR		10 615	8 540
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Balanserad kapitalförändring	15	0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Övriga avsättningar	16	726	662
Summa		726	662
Skulder m.m.			
Lån i Riksgälden	17	32	54
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	18	4 463	3 854
Leverantörsskulder		1 415	674
Övriga kortfristiga skulder	19	681	624
Summa		6 591	5 207
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	20	3 298	2 672
Summa		3 298	2 672
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		10 615	8 540

4.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Not	Ingående överförings belopp	Årets tilldelning enl. reglerings- brev	Totalt disp. belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp
UO 6 Försvar och samhällets krisberedskap						
2:7 Statens haverikommission (Ramanslag)						
ap.1 Statens haverikommission - del till SHK (ram)	21	901	69 299	70 200	-51 669	18 531
Summa		901	69 299	70 200	-51 669	18 531

Statens haverikommissionens utredningsverksamhet 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.

Myndigheten tilldelades i vårändringsbudgeten 2021, 21 500 tkr för ökade utgifter i samband med undersökningar av M/S Estonia och för förstärkning av den externa kommunikationen. De aktiviteter som har genomförts under 2021 har inte föranlett så höga utgifter som ursprungligen beräknades för året. Den större delen av kostnaderna förväntas istället falla ut under 2022. Myndigheten har i regleringsbrevet för 2022 medgivits att all anslagsbehållning från 2021 får disponeras under 2022.

4.4 Tilläggsupplysningar

4.4.1 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.

4.4.2 Upplýsningar om avvikelser

Avvikelser från allmänna råd

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

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

4.4.3 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.

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.

4.4.4 *Ersättningar och andra förmåner*

Ledande befattningshavare	Ersättning i tkr
John Ahlberk, generaldirektör	1 192
Inga förmåner	

4.4.5 *Anställdas sjukfrånvaro*

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas sjukfrånvaro under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer, som andel av den totala sjukfrånvaron. I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda ordinarie arbetstid. Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2021	2020
Totalt	0,2%	0,4%
Andel 60 dagar eller mer	0%	0%
Kvinnor	-	-
Män	0,1%	-
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år		0,5%
Anställda 50 år -	-	-

Sjukfrånvaro för grupperna kvinnor, män anställda under 29 år samt gruppen 50 år eller äldre redovisas inte eftersom antalet anställda i gruppen saknas, är under tio personer eller att uppgiften kan hänföras till enskild individ.

4.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

Not	1	Intäkter av anslag	2021	2020
		Intäkter av anslag	51 669	47 828
		Summa	51 669	47 828
		Utgifter i anslagsredovisningen	-51 669	-47 828
		Saldo	0	0
Not	2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2021	2020
		Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	3	0
		Summa	3	0
Not	3	Kostnader för personal	2021	2020
		Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	21 681	20 915
		<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	7	12
		Sociala avgifter	14 538	13 769
		Övriga kostnader för personal	830	926
		Summa	37 048	35 610
Not	4	Övriga driftkostnader	2021	2020
		Reparationer och underhåll	49	95
		Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster	16	12
		Resor, representation, information	1 002	532
		Köp av varor	615	587
		Köp av tjänster	9 741	7 872
		Övrigt	0	0
		Summa	11 423	9 098

Kostnader för resor och representation har ökat väsentligt på grund av ökat resande i utredningsverksamheten och en gemensam myndighetskonferens som anordnades under hösten. Utfallet 2020 var också lägre än normalt på grund av coronapandemin.

Ökade kostnader för köp av tjänster 2021 beror främst på arbete avseende M/S Estonia, men även ökade kostnader för it-drift och support samt för videokonferenser. Under 2020 hade myndigheten en engångskostnad om 2 400 tkr för en ny it-miljö.

Beloppen från 2020 är omräknade då noten har fått en ny uppställning från föregående år.

Not	5	Finansiella kostnader	2021	2020
		Övriga finansiella kostnader	0	1
		Summa	0	1

Räntesatsen för ränte- och avstakonton hos Riksgälden har sedan 2020-01-08 varit noll.

Balansräkning (tkr)

Not	6	Balanserade utgifter för utveckling	2021-12-31	2020-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 722	1 722
		Summa anskaffningsvärde	1 722	1 722
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 722	-1 722
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 722	-1 722
		Utgående bokfört värde	0	0
Not	7	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2021-12-31	2020-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	174	174
		Summa anskaffningsvärde	174	174
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-174	-174
		Summa ackumulerade avskrivningar	-174	-174
		Utgående bokfört värde	0	0
Not	8	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2021-12-31	2020-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 348	1 348
		Summa anskaffningsvärde	1 348	1 348
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 348	-1 348
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 348	-1 348
		Utgående bokfört värde	0	0
Not	9	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2021-12-31	2020-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 280	1 280
		Summa anskaffningsvärde	1 280	1 280
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 225	-1 194
		Årets avskrivningar	-23	-31
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 248	-1 225
		Utgående bokfört värde	32	54
Not	10	Fordringar hos andra myndigheter	2021-12-31	2020-12-31
		Fordran ingående mervärdesskatt	614	405
		Summa	614	405
Not	11	Övriga kortfristiga fordringar	2021-12-31	2020-12-31
		Fordringar hos anställda	71	0
		Övrigt	15	9
		Summa	86	9
Not	12	Förutbetalda kostnader	2021-12-31	2020-12-31
		Förutbetalda hyreskostnader	761	742
		Övriga förutbetalda kostnader	71	138
		Summa	833	880
Not	13	Avräkning med statsverket	2021-12-31	2020-12-31
		Anslag i räntebärande flöde		
		Ingående balans	-901	-4 071
		Redovisat mot anslag	51 669	47 828
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-69 299	-47 332
		Återbetalning av anslagsmedel	0	2 674
		Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-18 531	-901
		Summa Avräkning med statsverket	-18 531	-901

Balansräkning (tkr)

Not		2021-12-31	2020-12-31
14	Behållning räntekonto i Riksgälden		
	Behållning räntekonto i Riksgälden	27 581	8 094
	Summa	27 581	8 094
	Beviljad kredit enligt regleringsbrev	10 000	10 000
15	Myndighetskapital		
	Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
16	Övriga avsättningar		
	Avsättning för lokalt omställningsarbete		
	Ingående balans	662	600
	Årets förändring	64	62
	Utgående balans	726	662
	Avsättningsmedlen kommer inte att brukas under 2022.		
17	Lån i Riksgälden		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	54	86
	Årets amorteringar	-23	-31
	Utgående balans	32	54
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
	Utnyttjad låneram	32	54
18	Kortfristiga skulder till andra myndigheter		
	Utgående mervärdesskatt	9	15
	Arbetsgivaravgifter	585	528
	Leverantörsskulder andra myndigheter	3 869	3 310
	Summa	4 463	3 854
19	Övriga kortfristiga skulder		
	Personalens källskatt	681	618
	Övrigt	0	6
	Summa	681	624
20	Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 972	2 303
	Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	73	187
	Övriga upplupna kostnader	253	183
	Summa	3 298	2 672
	Ökning av upplupna semesterlöner beror på minskat uttag av semesterdagar jämfört med 2020. Minskningen beror dels på att en större utredning inleddes under juli månad dels på minskat uttag av ströddagar med anledning av coronapandemin.		

Anslagsredovisning

Not 21 Uo 6 2:7 ap.1 Statens haverikommission

Statens haverikommission tilldelades i vårändringsbudgeten 2021, 21 500 tkr 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 har inte föranlett så höga utgifter som ursprungligen beräknades för året. Den större delen av kostnaderna förväntas istället falla ut under 2022.

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 1 433 tkr. Under 2021 har Statens haverikommission inte utnyttjat krediten.

Statens haverikommission får disponera hela det ingående överföringsbeloppet då detta understiger 3% av föregående års tilldelning 47 332 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2021	2020	2019	2018	2017
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 000	2 000	2 000	2 000	2 500
Utnyttjad	32	54	86	376	980
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	1	2	0
Räntekostnader	0	0	20	36	30
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	3	0	1	42	48
Anslagskredit					
Beviljad	1 433	4 733	1 397	4 615	4 539
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	18 531	901	4 071	3 097	3 085
Bemyndiganden	(Ej tillämpligt)				
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	28	28	27	28	28
Medelantalet anställda (st)*	31	30	30	30	30
Driftkostnad per årsarbetskraft *	1 658	1 633	1 534	1 490	1 389
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

* I beräkningen av medelantalet anställda 2021 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.

* Totala driftkostnader per årsarbetskraft är enligt följande:

(tkr)	2021	2020	2019	2018	2017
Förvaltningskostnader per årsarbetskraft	1 658	1 633	1 534	1 490	1 389
Särskilda utredningskostnader per årsarbetskraf	187	77	86	81	91
Totala driftkostnader per årsarbetskraft	1 845	1 710	1 620	1 572	1 480

5. UTGIVNA RAPPORTER OCH SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

5.1 Utgivna rapporter 2021

Civil sjöfart	
RS 2021:01	Tillbud till mycket allvarlig sjöolycka med en rib utanför Skutskär, Gävleborgs/Uppsala län
RS 2021:02	Tillbud till mycket allvarlig sjöolycka med en lotsbåt i Brofjorden, Bohuslän
RS 2021:03	Allvarlig sjöolycka med en fiskebåt utanför Hönö, Bohuslän
Spårbunden trafik	
RJ 2021:01	Plankorsningsolycka i Hofors, Gävleborgs län
Civil luftfart	
RL 2021:01	Olycka med ett segelflygplan av typen DG-300 ELAN söder om Örkelljunga, Skåne län
RL 2021:02	Allvarligt tillbud med ett flygplan av typen Piper PA-28 på Göteborg/-Säves flygplats
RL 2021:03	Olycka med flygplanet SE-MKV av modellen SOCATA TB9 på Skavsta flygplats, Södermanlands län
RL 2021:04	Olycka med segelflygplan vid Örebro flygplats, Örebro län
RL 2021:05	Olycka med ett flygplan av typen SOCATA-TB10 på Visby flygplats
RL 2021:06	Olycka med ett flygplan av typen Cessna C-180 på Linköpings flygplats
RL 2021:07	Allvarligt tillbud till kollision mellan två mindre flygplan på Kristianstads Österlens flygplats
RL 2021:08	Tillbud med ett luftfartyg av typen CRJ 900 i Gällivare
RL 2021:09	Olycka med ett segelflygplan D-2756 av typen Rolladen-Schneider LS3-17 öster om Värnamo, Jönköpings län
RL 2021:10	Olycka med flygplanet SE-MDN i Skövde
Militär verksamhet	
RM 2021:01	Allvarligt tillbud med ett JAS 39 över Vänern
Vägtrafik och annan verksamhet	
RO 2021:01	Olycka i form av takras på en idrottshall i Kiruna, Norrbottens län

5.2 Lämna säkerhetsrekommendationer 2021

Under 2021 har 27 rekommendationer lämnats i nio olika rapporter.

Rapportnr	Rek	Mottagare	Rekommendation
Civil sjöfart			
RS2021:01	R1	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: Vidta åtgärder för att säkerställa att tillsyn, hur och av vem den än utförs, inom segmentet yrkesfartyg 5–15 meters längd blir så effektiv att en säkerhetshöjande effekt uppnås.
RS2021:01	R2	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: Informera i branschen om de brister som uppblåsbara räddningsvästar kan ha, och åtgärder om att uppdatera sådana räddningsvästar i enlighet med gällande krav och hålla dem i gott skick.
RS2021:03	R1	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: Vidta åtgärder för att vid tillsyn säkerställa att fiskefartygens vakhållningsrutiner är i enlighet med gällande regelverk.
RS2021:03	R2	Ägaren/Operatören	Ägaren i form av redare rekommenderas att: Vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att information om att underrätta berörda myndigheter i samband med grundstötning finns ombord och att besättningen känner till den.
Spårbunden trafik			
RJ2021:01	R1	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket hanterar risken att trafiksäkerhetsbrister som har identifierats och lett till beslutade åtgärder inte utförs.
RJ2021:01	R2	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket som järnvägsinfrastrukturförvaltare omhändertar den risk som specialfordon utgör för järnvägsdriften vid plankorsningar.
RJ2021:01	R3	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket genom sitt säkerhetsstyrningssystem följer upp att det pågående arbetet för att möjliggöra att fler plankorsningar utrustas med hinderdetektion fortskrider på ett ur trafiksäkerhetshänseende tillräckligt tillfredställande sätt.
RJ2021:01	R4	Trafikverket	Trafikverket rekommenderas att: Undersöka om det finns andra trafiksäkerhetsåtgärder, utöver den i utredningen identifierade, som beslutats före Trafikverkets bildande men inte utförts eller på annat sätt följts upp efter det att Trafikverket tog över verksamheten.
RJ2021:01	R5	Trafikverket	Trafikverket rekommenderas att: I samråd med enskilda väghållare se över hur vinterunderhållet vid plankorsningar på enskilda vägar utförs idag, i syfte att tydliggöra vilka delar som Trafikverkets entreprenörer underhåller och vilka delar som den enskilda väghållaren underhåller. Översynen bör innefatta hur vinterunderhållet kan utföras på ett trafiksäkert sätt och hur behov av särskilda förberedelser inför en specialtransport kommuniceras. Vid behov kan det även vara aktuellt att se över motsvarande förhållande med kommunala väghållare.
RJ2021:01	R6	Trafikverket	Trafikverket rekommenderas att: Göra en fullständig översyn av sitt tillvägagångssätt för att mäta in, identifiera, analysera och bedöma risken med farliga vägkrön vid plankorsningar och vid behov vidta korrigerande åtgärder. Översynen bör omfatta inmätning av plankorsningens vertikala geometri, hur bedömningskriteriet är definierat och dokumenterat och hur passagen av ett fordon analyseras för att konstatera om det finns risk för att fastna på en plankorsning.
Civil Luftfart			
RL2021:02	R1	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: Analysera och vid behov vidta åtgärder för att flygsäkerhetsrelaterad baninformation, ska vara tillgänglig i AIP även för andra icke instrumentflygplatser i AIP Sweden.

Rapportnr	Rek	Mottagare	Rekommendation
Civil Luftfart forts.			
RL2021:03	R1	EASA	EASA rekommenderas att: Utvärdera och ta ställning till om och vilka riskfyllda manövrar som ska ingå vid utbildning och beskrivas i ett vägledande dokument. En sådan riskfylld manöver skulle kunna vara momentet för hur man bedömer när en sväng tillbaka till fältet är säker.
RL2021:03	R2	EASA	EASA rekommenderas att: Ta fram och genom de nationella tillsynsmyndigheterna distribuera en säkerhetsbulletin för att öka kunskapen om den omöjliga svängen.
RL2021:03	R3	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen rekommenderas att: I sin roll som tillsynsmyndighet se över utbildningsorganisationernas säkerhetsledningssystem vad det gäller hantering av nödförfaranden på låg höjd efter start.
RL2021:03	R4	Ungerska tillsynsmyndigheten	Ungerska tillsynsmyndigheten rekommenderas att: Se över och bekräfta att utbildningsorganisationerna även praktiskt uppfyller utbildningskravet för AMC1 FCL.930.FI.
RL2021:04	R1	EASA	EASA rekommenderas att: Verka för att checklistorna för daglig tillsyn och inspektion efter hård landning kompletteras så att eventuellt glapp eller för små spel mellan sidroderlinsskruvarna och formkåporna kan upptäckas.
RL2021:10	R1	EASA	EASA rekommenderas 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, genom riktade informationsinsatser, utveckling av branschpraxis eller genom att ta fram vägledande material till gällande krav.
Militär verksamhet			
RM2021:01	R1	Försvarsmakten	Försvarsmakten rekommenderas att: I samverkan med Saab AB se över varningslogiken för luft-/syrgassystemet i flygplan JAS 39 Gripen C/D .
RM2021:01	R2	Försvarsmakten	Försvarsmakten rekommenderas att: I samverkan med Saab AB göra en översyn av klassificeringen av felindikeringar så att de anpassas till felens tidskritiska art i flygplan JAS 39 Gripen C/D.
RM2021:01	R3	Försvarsmakten	Försvarsmakten rekommenderas att: Se över möjligheten att genomföra en studie för att mäta syrehalten i blodet hos piloter under flygningar med JAS 39 C/D Gripen.
RM2021:01	R4	Saab AB	Saab AB rekommenderas att: Se över utformningen av nödchecklistan och FMAN i JAS 39 C/D Gripen vad avser de ändrade åtgärderna som implementerades i samband med Saab AB:s AWB från den 8 februari 2021.
RM2021:01	R5	Saab AB	Saab AB rekommenderas att: Se över utformningen och vid behov ändra grundunderlaget till AOM och GDP i JAS 39 C/D Gripen.
Vägtrafik och annan verksamhet			
RO2021:01	R1	Regeringen	Regeringen rekommenderas att: Ta initiativ till nödvändiga ändringar i plan- och bygglagstiftningen, i syfte att uppnå och bibehålla tillräcklig säkerhet avseende bärförmåga i byggnader.
RO2021:01	R2	Boverket	Boverket rekommenderas att: Vidta nödvändiga åtgärder i syfte att uppnå och bibehålla tillräcklig säkerhet avseende bärförmåga i byggnader. Sådana åtgärder kan till exempel avse förändringar i föreskrifter och vägledning.
RO2021:01	R3	Martinsons Byggsystem AB	Martinsons Byggsystem AB rekommenderas att: Vidta de åtgärder som behövs för att stabiliteten beaktas på ett ändamålsenligt sätt när bärförmågan i underspända träkonstruktioner dimensioneras.
RO2021:01	R4	Martinsons Byggsystem AB	Martinsons Byggsystem AB rekommenderas att: Granska dimensioneringsberäkningarna avseende stabiliserande sekundärstrukturer för tidigare levererade limträstommar.
RO2021:01	R5	Martinsons Byggsystem AB	Martinsons Byggsystem AB rekommenderas att: Återkoppla eventuella brister till berörd fastighetsägare i syfte att möjliggöra nödvändiga åtgärder.

5.3 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2021

Under 2021 har 11 säkerhetsrekommendationer färdigbehandlats av dessa har 10 lämnat tillfredsställande svar varav ett bedömts som delvis tillfredsställande. Ett svar har bedömts som otillfredsställande. Nedan redogörs för de två senare.

S-153/20 Delta One R1 till Transportstyrelsen

Rekommendationen gäller åtgärder för att säkerställa att tillsyn inom segmentet yrkesfartyg 5–15 meters längd blir så effektiv att en säkerhetshöjande effekt uppnås. Rekommendationen har beröringspunkter med tidigare rekommendationer som haverikommissionen ställt till Transportstyrelsen gällande tillsynen inom det aktuella fartygssegmentet. I det ärendet rekommenderades Transportstyrelsen bland annat att inleda och bedriva en aktiv tillsynsverksamhet för det berörda segmentet i sådan omfattning att den får en reell effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed en säkerhetshöjande verkan (RS 2020:02 R2). Haverikommissionen bedömde Transportstyrelsens svar i denna del som endast delvis tillfredsställande. De åtgärder som Transportstyrelsen redovisar i sitt rekommendationssvar i detta ärende omfattas i allt väsentligt av åtgärder som styrelsen beskrivit i sitt svar på rekommendationerna i RS 2020:02. Haverikommissionen bedömer att åtgärderna – om de genomförs i tillräcklig omfattning – har potential att förstärka tillsynsverksamheten inom det berörda segmentet. Som haverikommissionen bedömt krävs emellertid ytterligare åtgärder för att tillsynen ska ha potential att i högre grad kunna fånga upp brister liknande de som varit för handen i händelsen med Delta One. Eftersom svaret inte tar upp några ytterligare åtgärder än de som redan presenterats i haverikommissionens tidigare ärende (RS 2020:02) måste svaret även i detta ärende betraktas som endast delvis tillfredsställande.

S-103/20 Karlsö R2 till Ägaren/operatören.

Rekommendationen har inte besvarats.

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

Stockholm den 22 februari 2022

John Ahlberk
Generaldirektör