



Årsredovisning

Räkenskapsåret 2015

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

1.	VERKSAMHETENS INRIKTNING	4
1.1	Uppgifter	4
1.2	Verksamhetsreglerande bestämmelser	4
2.	RESULTATREDOVISNING	5
2.1	Mål	5
2.2	Verksamhetsutveckling	5
2.2.1	Sammanfattande bedömning	5
2.2.2	Resultatredovisningens indelning	7
2.2.3	Utredning av olyckor och tillbud	8
2.2.4	Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra organ	25
2.2.5	Kompetensförsörjning	26
2.2.6	Effektivitet och god hushållning	30
2.2.7	Kostnader	34
3.	FINANSIELL REDOVISNING	36
3.1	Resultaträkning	36
3.2	Balansräkning	37
3.3	Anslagsredovisning	38
3.4	Tilläggsupplysningar	39
3.5	Noter	41
3.6	Sammanställning över väsentliga uppgifter	45

1. Verksamhetens inriktning

1.1 Uppgifter

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

Syftet med SHK:s utredningar är att

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

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

1.2 Verksamhetsreglerande bestämmelser

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

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

gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet), liksom Chicagokonventionens Annex 13¹ och den s.k. IMO-koden².

2. RESULTATREDOVISNING

2.1 Mål

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

2.2 Verksamhetsutveckling

2.2.1 Sammanfattande bedömning

SHK gör den sammanfattande bedömningen att verksamheten utvecklats mycket positivt och att myndigheten under år 2015 i huvudsak uppfyllt målen för verksamheten, även om det alltjämt finns möjlighet till förbättringar när det gäller utredningstiderna. SHK:s samarbete med berörda säkerhetsmyndigheter, andra länders utredningsorgan och internationella organ som verkar inom ansvarsområdet fungerar i allt väsentligt väl och utvecklas fortlöpande.

Antalet publicerade slutrapporter låg kvar på en hög nivå även 2015. Andelen utredningar som kunnat färdigställas inom tolv månader har ökat markant och uppgår till 80 procent, jämfört med 47 procent år 2014. Såväl balansen pågående utredningar vid årets slut som de genomsnittliga handläggningstiderna och medianhandläggningstiderna för de under året färdigställda utredningarna har minskat.

Andelen pågående utredningar vid utgången av år 2015 som då var äldre än tolv respektive 20 månader har visserligen ökat något jämfört med motsvarande siffra för 2014 men det är fortfarande en betydande förbättring i förhållande till 2013. Likväl är detta ett förhållande som SHK behöver hålla ögonen på framöver.

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

Antalet inledda utredningar inom den civila sjöfarten har dessutom numera ökat markant. Inom den civila sjöfarten ställs dessutom ett författningsreglerat krav på en formaliserad preliminär bedömning av vissa kategorier av händelser, även om dessa inte i förlängningen

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

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

medför någon utredning. En sådan bedömning kräver inte sällan en inledande utredning direkt på haveriplatsen, vilket i sin tur innebär avbrott i arbetet med andra pågående utredningar.

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

Åtgärder för att stärka planering och uppföljning av utredningsarbetet har vidtagits. I myndighetens verksamhetsplan för år 2016 uppställs nu som mål att minst 80 procent av SHK:s utredningar ska vara avslutade inom tolv månader och att ingen utredning ska ta längre tid än 18 månader. Arbetet med att införa ett heltäckande verksamhetsledningssystem fortsätter och förväntas vara fullt genomfört under 2016.

Antalet inrapporterade händelser inom den civila sjöfarten som måste bedömas har ökat under flera år men minskade obetydligt under 2015. Antalet händelser inom den civila sjöfarten som måste utredas minskade marginellt under 2015. Som nämnts är dessa utredningar dock genomsnittligt sett mer komplicerade och mer omfattande än motsvarande utredningar inom den civila luftfarten. Personalförsörjningen på sjösidan har tidigare varit ett problem som medfört att utredningar fördröjts och ökade balanser uppstått. Genom de nyrekryteringar som skett på området har det dock skapats väsentligt bättre förutsättningar för utredningsarbetet. Detta visade sig redan under 2014 genom att antalet publicerade slutrapporter inom sjöområdet under det året var lika många som under de föregående sex åren tillsammans. Under 2015 har handläggningstiderna för sjöutredningar minskat och den gemensnittliga handläggningstiden var under tolv månader.

Samtidigt går det enligt SHK:s mening inte att komma ifrån att myndigheten behöver ytterligare budgetmedel till personalresurser för att – också varaktigt – kunna uppfylla målet om kortare handläggningstider även inom sjöområdet, samtidigt som den beredskap att hantera större olyckor som myndigheten är skyldig att ha ska kunna upprätthållas. SHK avser att återkomma till den frågan i budgetunderlaget för åren 2017-2019.

2.2.2 Resultatredovisningens indelning

Allmänt

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

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

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

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

När det gäller sådana utländska utredningar som SHK deltagit i men där utredningen letts eller leds av en annan stats utredningsmyndighet, redovisas bara antalet inkomna och avgjorda ärenden samt ingående och utgående balans.

Tillbud

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

Hantering av säkerhetsrekommendationer

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

2.2.3 *Utredning av olyckor och tillbud*

SHK redovisar i det följande två nyckeltal som grund för bedömningen av i vilken mån myndigheten lyckats i sin ambition att effektivisera utredningsverksamheten så att handläggningstiderna minskar över tiden för att nå målet med en handläggningstid på, om möjligt, högst tolv månader.

1. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid per utredningsområde.
2. Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

Tabell 1. Antalet och andelen utredningar ledda av SHK som slutförts inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader

	2013	2014	2015
Totalt antal utgivna rapporter	29	36	35
Antal slutförda inom 12 månader	18	17	28
Andel slutförda inom 12 månader i %	62	47	80
Genomsnittlig utredningstid	13,6	16,2	10,9
Medianhandläggningstid	11,7	13,0	11,4

Under året har 35 rapporter getts ut vilket är på en fortsatt hög nivå men en marginell minskning jämfört med 2014 då 36 rapporter gavs ut. År 2013 gav SHK ut 29 rapporter.

Totalt slutfördes 28 utredningar inom tolv månader under 2015 vilket är en markant förbättring jämfört med såväl 2014 som 2013.

Andelen slutförda utredningar inom tolv månader har ökat från 47 procent 2014 till 80 procent 2015. År 2013 avslutades 62 procent av utredningarna inom tolv månader.

Den totala genomsnittliga handläggningstiden har minskat från 16,2 månader 2014 till 10,9 månader 2015. År 2013 var den genomsnittliga handläggningstiden 13,6 månader. Även mediantiden har minskat, från 13,0 månader 2014 till 11,4 månader 2015. År 2013 var mediantiden 11,7 månader.

Tabell 2. Antalet SHK:s pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 20 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

	2013	2014	2015
Antalet pågående utredningar vid årets slut	39	32	22
Andel som överstigit 12 månader i %	36	13	18
Andel som överstigit 20 månader i %	18	0	5
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	10,9	6,6	7,2
Medianhandläggningstid vid årets slut	7,0	5,8	5,8

Vid årets slut hade SHK totalt 22 pågående utredningar vilket är en minskning med tio utredningar i jämförelse med 2014. År 2013 var antalet pågående utredningar vid årets slut 39 stycken.

Andelen pågående utredningar vid årets slut som då överstigit en utredningstid på 12 månader har ökat något jämfört med 2014, men ligger klart under den andel som fanns 2013.

Vid utgången av 2015 fanns endast en pågående utredning som överstigit 20 månader. Vid utgången av 2014 och 2013 var andelen utredningar som överstigit 20 månader 0 respektive 18 procent.

Den genomsnittliga utredningstiden för de pågående utredningarna vid 2014 års slut var 7,2 månader. För 2014 och 2013 var den genomsnittliga utredningstiden 6,6 respektive 10,9 månader.

Handläggningstiden för slutförda utredningar och pågående utredningar vid årets slut per verksamhetsområde kommenteras i det följande.

Civil sjöfart

När det gäller den civila sjöfarten redovisas separat (se tabell 6) sådana utredningar där SHK, med stöd av 8 d § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, beslutat överlåta ledningen av utredningen till en annan stats utredningsorgan. Sådana beslut föranleds av kravet i samma bestämmelse på att varje olycka eller tillbud till sjöss ska vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat i EU. Enligt sjöolycksutredningsdirektivet ska berörda medlemsstater därför komma överens om vem som ska leda en sådan utredning.

Möjligheten för SHK att påverka utredningstiderna för dessa utredningar är i det närmaste obefintlig och ärendena avslutas när en slutrapport lämnats av det andra landets haverikommission. Dessa utredningstider redovisas därför inte. Eventuella säkerhetsrekommendationer i sådana ärenden följs upp av det utländska utredningsorganet och inte av SHK, varför inte heller rekommendationshanteringen redovisas för dessa utredningar.

Tabell 1. Ärenden totalt (inklusive sådana utredningar som leds av en annan stat)

År	2013	2014	2015
Ingående balans	10	21	19
Nyinkomna ärenden	171	222	217
Avgjorda ärenden	160	224	220
Utgående balans	21	19	16

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

År	2013	2014	2015
Preliminära bedömningar	23	22	6
Inledda utredningar	6	10	8
Utgivna slutrapporter	1	11	10
Sannolik olycksorsak fastställd	1	11	10

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

	2013	2014	2015
Totalt antal utgivna rapporter	1	11	10
Antal slutförda inom 12 månader	0	2	7
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	18	70
Genomsnittlig utredningstid	16,3	20,4	12,6
Medianhandläggningstid	16,3	16,9	11,9

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

	2013	2014	2015
Antalet pågående utredningar vid årets slut	12	11	10
Andel som överstigit 12 månader i %	50	18	20
Andel som överstigit 20 månader i %	25	0	10
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	12,9	6,6	7,7
Medianhandläggningstid vid årets slut	9,84	6,3	6,1

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer – utredningar som letts av SHK

År	2013	2014	2015
Ingående balans	0	8	23
Lämnade	8	33	26
Omhändertagna	0	16 ³	29
Inte omhändertagna	0	2	14⁴
Utgående balans	8	23	6

Antalet inkomna anmälningar har minskat marginellt jämfört med 2014 men ligger fortfarande på en hög nivå i förhållande till 2013 och åren dessförinnan. När det gäller inledda utredningar har även dessa minskat marginellt jämfört med 2014 men är fler än 2013 och åren dessförinnan. Den utgående balansen har fortsatt att minska jämfört med 2014 och 2015 och antalet utgivna rapporter ligger i princip kvar på samma höga nivå som 2014 och därmed också högt över tidigare års nivåer. Under året har sex preliminära bedömningar gjorts av

³ Varav en bedömts som delvis omhändertagen och en är återtagen av SHK.

⁴ Varav tio avslutats då inget svar på rekommendationen inkommit till SHK.

SHK, vilket är färre än såväl 2014 som 2013. En anledning till det är att erfarenheterna av att nu ha arbetat i några år i enlighet med sjöolycksutredningsdirektivet lett till en mer restriktiv tolkning än inledningsvis av vad som är att betrakta som en allvarlig (men inte mycket allvarlig) olycka i direktivets mening.

Den genomsnittliga handläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2015 var drygt 12 månader, vilket är en betydande förbättring jämfört med både 2014 och 2013. Detta visar att resursförstärkningen på sjöutredningssidan liksom arbetet med att "beta av" gamla utredningar och att systematiskt följa upp de pågående har gett resultat. Även medianhandläggningstiderna har minskat markant och ligger numera under 12 månaders handläggningstid.

Under året har 10 slutrapporter getts ut. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket var detsamma som 2014 och 2013.

Av de under året lämnade slutrapporterna slutfördes 70 procent på kortare tid än tolv månader, vilket är en mycket markant förbättring jämfört med 2014 då endast 18 procent slutfördes på kortare tid än tolv månader. De tre rapporter som överskred en utredningstid på tolv månader ska kommenteras särskilt i det följande.

RS 2015:03 rör en pråmförlisning i samband med bogsering vid Lagnöström, Stockholms län. Utredningstiden var 23 månader. Den huvudsakliga anledningen till att utredningstiden blev oacceptabelt lång står att finna i de orsaker som redogjorts för i föregående årsredovisning, dvs. framförallt en oförutsedd omsättning av utredningspersonal och en betydande ökning av antalet inkomna sjöfartsärenden och inledda sjöutredningar samtidigt som det fanns flera äldre utredningar som prioriterades.

Detsamma gäller för RS 2015:05, som rörde förlisningen av ett fiskefartyg vid Skagen, Danmark. Utredningstiden för det ärendet var drygt 17 månader.

RS 2015:06 rör en olycka med en mindre fiskebåt i Hjälmarens. Två personer omkom i olyckan. Utredningstiden blev drygt 12 månader, vilket även det beror på arbetsbelastningen inom sjöutredningsområdet.

Under 2015 har 26 säkerhetsrekommendationer lämnats medan 43 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 6 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 29 säkerhetsrekommendationer bedömts som omhändertagna. Resterande

14 rekommendationer har bedömts som inte omhändertagna, 10 av dem därför att rekommendationsmottagarna inte svarat på rekommendationerna. Dessa säkerhetsrekommendationer var ställda till följande rekommendationsmottagare: Interscan Schiffahrtsgesellschaft mbH (RS 2013:01 R1-R5), Sveriges Skogsindustrier (RS 2013:01 R8), Wagenborg Shipping BV (RS 2014:03 R1 och R3), Sakhalin Shipping Company (RS 2014:03 R2), samt Nederländernas departement för infrastruktur och miljö (RS 2014:03 R5). Det kan i det sammanhanget konstateras att det enligt 17 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO) endast är myndigheter som är skyldiga att svara på SHK:s säkerhetsrekommendationer, ett förhållande som inom parentes sagt framstår som otillfredsställande.

Av de fyra svar på säkerhetsrekommendationer som kommit in till SHK men som inte har bedömts som omhändertagna har rekommendationsmottagaren, beträffande tre av rekommendationerna, lämnat kompletterande rekommendationssvar (RS 2015:01 R1-R3). SHK har beträffande dessa ännu inte tagit slutlig ställning till om bedömningen ska ändras. Nedan redovisas den kvarvarande rekommendationen som slutligen bedömts inte ha omhändertagits.

RS 2013:01 rör lastfartyget PHANTOM som lastades med sågat virke i Oskarshamn. Utanför Öland försköts lasten och fartyget fick kraftig slagsida men kunde bogseras till kaj. Haverikommissionen lämnade flera säkerhetsrekommendationer i sin slutrapport, varav en (RS 2013:01 R7) riktades till fartygets flaggstat Gibraltar och innebar en rekommendation om att förbättra kontrollen vid granskning och godkännande av lastsäkringsmanualer så att instruktionerna i manualerna blir användbara för besättningarna ombord i fartygen. Flaggstaten har kortfattat svarat att godkännande av lastsäkringsmanualer har delegerats till klassningssällskap. Rekommendationen har därför inte ansetts som omhändertagen.

Tabell 6. Sjöfartsutredningar som leds av annan stat

År	2013	2014	2015
Ingående balans	1	6	4
Nyinkomna ärenden	5	2	1
Avgjorda ärenden	0	4	3
Utgående balans	6	4	2

Under året har en utredning inletts som leds av ett annat lands utredningsorgan och som SHK deltar i. Det gäller en brand ombord på en polskflaggad bogserbåt som låg vid kaj i Sölvesborgs hamn. Fyra polska besättningsmedlemmar omkom.

I sjöutredningar som, efter överenskommelse mellan de berörda staterna, leds av en annan stats utredningsorgan, har SHK ofta en avgränsad uppgift att hantera i utredningen. Hur mycket arbete som måste läggas ner varierar dock mycket, men arbetsinsatsen i vissa av

dessa utredningar kan vara betydande och påverkar då SHK:s övriga utredningsarbete negativt. Utöver vad gäller den egna arbetsinsatsen har SHK mycket begränsade, om ens några, möjligheter i sådana utredningar att påverka utredningsarbetet och därmed också handläggningstiden.

Under året har tre slutrapporter getts ut i utländskt ledda utredningar som SHK deltagit i.

Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden totalt

År	2013	2014	2015
Ingående balans	8	5	4
Nyinkomna ärenden	56	59	47
Avgjorda ärenden	59	60	50
Utgående balans	5	4	1

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter

År	2013	2014	2015
Inledda utredningar	1	4	1
Utgivna slutrapporter	4	5	4
Sannolik olycksorsak fastställd	4	4 ⁵	4

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

	2013	2014	2015
Totalt antal utgivna rapporter	4	5	4
Antal slutförda inom 12 månader	0	0	4
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	0	100
Genomsnittlig utredningstid	20,1	21,6	11,7
Medianhandläggningstid	17,9	20,3	11,8

⁵ En av de slutförda utredningarna avsåg en temautredning, *Säkerhet vid arbete i spår*, där fastställande av enskilda olycksorsaker inte var aktuellt.

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

	2013	2014	2015
Antalet pågående utredningar vid årets slut	5	4	1
Andel som överstigit 12 månader i %	80	0	0
Andel som överstigit 20 månader i %	20	0	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	16,4	5,1	3,9
Medianhandläggningstid vid årets slut	15,4	5,5	3,9

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer

År	2013	2014	2015
Ingående balans	6	1	6
Lämnade	10	15	4
Omhändertagna	13 ⁶	10	9⁷
Inte omhändertagna	2	0	1
Utgående balans	1	6	0

Antalet inkomna anmälningar har minskat något under 2015 jämfört med 2014 och 2013. Antalet inledda utredningar har minskat jämfört med 2014 och är tillbaka på samma nivå som 2013.

Under året lämnades slutrapport i fyra ärenden, vilket är en marginell minskning jämfört med 2014 och oförändrat jämfört med 2013. Sannolik olycksorsak fastställdes i samtliga fall, vilket även skedde i slutrapporterna under 2014 och 2013.

Samtliga fyra utredningar som avslutats under året kunde slutföras på kortare tid än tolv månader. Detta är en markant förbättring jämfört med såväl 2014 som 2013 då ingen av de avslutade utredningarna färdigställdes inom 12 månader. Även den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har avsevärt förbättrats och nästan halverats jämfört med 2014 och 2013. Mot bakgrund av att spårutredningarna, av orsaker som beskrivits i tidigare årsredovisningar, tidigare tenderat att dra ut på tiden är det naturligtvis tillfredsställande att myndighetens ansträngningar att få ner utredningstiderna börjat få synbar effekt.

När det gäller utgående balans har även den minskat och SHK hade vid utgången av 2015 endast ett pågående ärende. Detta är en förbättring jämfört med 2014 och 2013.

⁶ Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

⁷ Varav en bedöms vara delvis omhändertagen.

Under året har fyra säkerhetsrekommendationer lämnats. SHK har bedömt tio inkommande rekommendationssvar. Av dessa har åtta bedömts som omhändertagna, en som delvis omhändertagen samt en som inte omhändertagen. Nedan redovisas den rekommendationen som inte omhändertagits samt den som bedömts som endast delvis omhändertagen.

Slutrapporten RJ 2014:05 är SHK:s temautredning angående säkerhet vid arbete i spårmiljö. I rapporten rekommenderades Transportstyrelsen bl.a. att verka för att en branschgemensam databas för olycks- och tillbudshantering etableras (RJ 2014:05 R4) samt att följa upp en tidigare genomförd revision där Transportstyrelsen noterat brister hos Trafikverket rörande bl.a. lokalkännedom, avsaknad av dokumenterade riskbedömningar samt arbete utan skydd eller med fel skydd (RJ 2014:05 R5). När det gäller säkerhetsrekommendation RJ 2014:05 R4 har Transportstyrelsen svarat att en branschgemensam databas skulle medföra stora kostnader som inte nödvändigtvis ger god samhällsekonomisk nytta. Eftersom Transportstyrelsen mot den bakgrunden inte avsåg att verka för etableringen av en sådan databas kunde rekommendationen inte anses omhändertagen. I avseende på rekommendation RJ 2014:05 R5 redovisade Transportstyrelsen vissa planerade åtgärder inom Gruppen för Nationell Samverkan (GNS Järnväg). Även om SHK såg positivt på dessa åtgärder har det av SHK identifierade behovet av att följa upp revisionen inte tillgodosetts på ett konkret sätt. Rekommendationen har därför bedömts som endast delvis omhändertagen.

Civil luftfart

För området civil luftfart redovisas separat (se tabell 7) sådana utredningar som i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13 genomförs av haveriutredningsmyndigheter i andra länder, men där SHK ska eller får utse en s.k. ackrediterad representant. Möjligheten för SHK att påverka utredningstiderna för dessa utredningar är i det närmaste obefintlig och ärendena avslutas när en slutrapport lämnats av det andra landets haverikommission. Dessa utredningstider redovisas därför inte. De säkerhetsrekommendationer som det utländska utredningsorganet eventuellt lämnat, följs upp av den myndigheten och inte av SHK, varför inte heller rekommendationshanteringen redovisas för dessa ärenden.

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

Tabell 1. Ärenden totalt (inklusive sådana utredningar som leds av en annan stat)

År	2013	2014	2015
Ingående balans	44	36 ⁸	31
Nyinkomna ärenden	168	150	126
Avgjorda ärenden	177	155	133
Utgående balans	35	31	24

Tabell 2. Utredningar som inletts av SHK indelat i luftfartskategorier och typ av luftfartyg

Kategori	2013	2014	2015
Kommersiell luftfart	4	7	1
Privat luftfart	12	9	11
Civil statsluftfart	-	1	-
Summa	16	17	12
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan ⁹	2	5	-
Flermotoriga mindre flygplan	1	-	2
Enmotoriga flygplan	8	2	5
Sjöflygplan	-	2	-
Helikoptrar	3	4	1
Segelflygplan	1	4	4
Varmluftsbullonger	1	-	-
Övriga	-	-	-

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

⁹ Med stora flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

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

Kategori	2013	2014	2015
Kommersiell luftfart	7	9	3
Privat luftfart	12	10	13
Civil statsluftfart	-	-	1
Summa	19	19	17
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan	6	4	2
Flermotoriga mindre flygplan	-	1	-
Enmotoriga flygplan	6	7	3
Sjöflygplan	1	1	1
Helikoptrar	2	6	4
Segelflygplan	3	-	7
Varmluftsbullonger	1	-	-
Övriga	-	-	-
Sannolik olycksorsak fastställd	19	19	17

Tabell 4. Antalet och andelen utredningar som slutförts inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader – utredningar som letts av SHK

	2013	2014	2015
Totalt antal utgivna rapporter	19	19	17
Antal slutförda inom 12 månader	17	14	16
Andel slutförda inom 12 månader i %	89	74	94
Genomsnittlig utredningstid	9,1	12,9	8,4
Medianhandläggningstid	9,7	11,2	9,4

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

	2013	2014	2015
Antalet pågående utredningar vid årets slut	14	12	7
Andel som överstigit 12 månader i %	21	0	14
Andel som överstigit 20 månader i %	14	0	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	9,4	5,7	7,4
Medianhandläggningstid vid årets slut	5,6	5,7	6,2

Tabell 6. Säkerhetsrekommendationer

År	2013	2014	2015
Ingående balans	29	19	16
Lämnade	13	13	9
Omhändertagna	23 ¹⁰	9	12¹¹
Inte omhändertagna	0	7	2
Utgående balans	19	16	9

Antalet inkomna anmälningar har minskat i förhållande till såväl 2014 som 2013. När det gäller inledda utredningar har även dessa minskat jämfört med både 2014 och 2013. Även balansen av luftfartsärenden har minskat sedan föregående år.

Den genomsnittliga handläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2015 var drygt 8 månader, vilket är en markant förbättring i förhållande till 2014 och är även en förbättring jämfört med 2013. Även mediantiden har minskat jämfört med såväl 2014 som 2013. Förklaringen till de minskade utredningstiderna är dels den kraftsamling som gjorts tidigare år med att ”beta av” gamla utredningar, dels att inkomna anmälningar och inledda utredningar har minskat. Detta har gett större möjligheter att arbeta fokuserat med såväl färre som nyare ärenden.

Av den utgående balansen för luftfartshändelser som utreds av SHK, var det 14 procent (ett ärende) av de vid årets slut pågående utredningarna som hade en handläggningstid som översteg tolv månader, vilket är en försämring jämfört med 2014 men en förbättring jämfört med 2013, då 0 respektive 21 procent (två ärenden) var äldre än 12 månader.

¹⁰ Varav fyra bedömts som delvis omhändertagna.

¹¹ Varav en bedömts som delvis omhändertagen.

Under året har 17 slutrapporter getts ut, vilket är en marginell minskning jämfört med 2014 och 2013 då 19 rapporter gavs ut respektive år.

Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket var detsamma som 2014 och 2013.

Av de under året lämnade slutrapporterna slutfördes 94 procent på kortare tid än tolv månader. Det är en markant förbättring jämfört med 2014 och är även en förbättring jämfört med 2013. Den utredning som överskred en utredningstid på tolv månader ska kommenteras särskilt i det följande.

RL 2015:10 rör ett allvarligt tillbud med ett luftfartyg i reguljär passagerartrafik på Torsby flygplats. Utredningstiden var knappt 17 månader. Utredningen var den tredje i raden rörande samma operatör som skett under relativt kort tid. Detta föranledde fördjupade undersökningar och kontakter med såväl svenska som utländska myndigheter. Utredningen var även relativt komplicerad ur operativ synpunkt och det förelåg vissa svårigheter att få nödvändig information från den utländska operatören. Detta ledde sammantaget till den längre handläggningstiden.

Under 2015 har 9 säkerhetsrekommendationer lämnats medan 14 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 11 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 12 bedömts som omhändertagna, varav en delvis omhändertagen. Två rekommendationer har bedömts som inte omhändertagna. Nedan redovisas de rekommendationer som inte har omhändertagits samt den rekommendation som endast delvis omhändertagits.

RL 2014:09 rör en olycka med en helikopter i Porjus, Norrbottens län, där huvudrotorn separerade från helikoptern strax efter sättning i samband med en autorotationslandning. Olyckan orsakades av att utformningen av frihjulets smörjsystem medgav att föroreningar av visst slag kunde blockera oljeflödet till frihjulet.

EASA rekommenderades att verka för att oljesystemets känslighet för föroreningar minskas (RL 2014:02 R1), samt att verka för att operatörer av helikoptertypen ges information och förslag på förebyggande åtgärder med avseende på risken för kontaminering av frihjulets smörjsystem (RL 2014:09 R2). EASA har emellertid inte funnit skäl att vidta några åtgärder.

RL 2015:11 rör en olycka med en helikopter utanför Kungsängen, Stockholms län, där motorn stannade p.g.a. bränslebrist under flygning och helikoptern fick omfattande skador efter genomförd

autorotation. Motorns bränslebrist orsakades av ett icke fungerande bränsletransfereringssystem. Att transfereringssystemet inte fungerade som avsett berodde på en igensatt backventil. Backventilen i bränslets transfereringssystem hade en nedsatt funktion på grund av föroreningar vilket medförde att återstående bränsle inte kunde utnyttjas och motorn stannade därför på grund av bränslebrist. Bidragande till händelsen var att en av typcertifikatinnehavaren utökad underhållsinstruktion om årliga kontroller av bränsletransfereringssystemet inte efterföljts och att sådana kontroller därmed inte genomförts.

Transportstyrelsen rekommenderades bl.a. att utveckla tillsynsmetoderna så att relevanta tillståndsinnehavare säkerställer att underhållsprogram baseras på senaste underlag från typcertifikatinnehavarna (RL 2015:11 R2). Transportstyrelsens åtgärder i anledning av säkerhetsrekommendationen inriktades på informationsinsatser till luftvärdighetsansvariga och underhållsinstanser, men berörde inte frågan hur Transportstyrelsens egna tillsynsmetoder kunde utvecklas. Rekommendationen ansågs därför endast delvis omhändertagen.

Tabell 7. Utländska luftfartsutredningar som SHK deltagit i

År	2013	2014	2015
Ingående balans	25	21 ¹²	19
Nyinkomna ärenden	10	9	8
Avgjorda ärenden	15	11	10
Utgående balans	20	19	17

SHK har under året deltagit med en ackrediterad representant eller en expert enligt Chicagokonventionens Annex 13 i åtta nya utländska utredningar. Under 2014 engagerades SHK i nio sådana utredningar och 2013 var motsvarande siffra tio. Under 2015 har tio ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har därför minskat något jämfört med såväl 2014 som 2013.

Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden totalt (inklusive sådana utredningar som leds av en annan stat)

År	2013	2014	2015
Ingående balans	2	1	3
Nyinkomna ärenden	18	18	17
Avgjorda ärenden	19	16	15
Utgående balans	1	3	5

¹² Ett internationellt ärende, L-122/13, saknas i utgående balans för 2013.

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter

År	2013	2014	2015
Inledda utredningar	1	3	2
Utgivna slutrapporter	2	1	2
Sannolik olycksorsak fastställd	1	1	2

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

	2013	2014	2015
Totalt antal utgivna rapporter	2	1	2
Antal slutförda inom 12 månader	0	1	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	100	0
Genomsnittlig utredningstid	29,1	6,0	18,4
Medianhandläggningstid	29,1	6,0	18,4

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

	2013	2014	2015
Antalet pågående utredningar vid årets slut	1	3	3
Andel som överstigit 12 månader i %	0	33	33
Andel som överstigit 20 månader i %	0	0	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	2,7	9,0	8,5
Medianhandläggningstid vid årets slut	2,7	9,4	7,9

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer

År	2013	2014	2015
Ingående balans	15	37	0
Lämnade	22	0	16
Omhändertagna	0	37 ¹³	0
Inte omhändertagna	0	0	0
Utgående balans	37	0	16

Antalet inkomna anmälningar ligger marginellt lägre än 2014 och 2015. Skillnaden i antalet inledda utredningar är även den marginell.

¹³ Varav tre bedömts vara delvis omhändertagna.

Två slutrapporter har lämnats. Den genomsnittliga handläggningstiden var drygt 18 månader och ingen av utredningarna slutfördes inom 12 månader. Detta är en försämring jämfört med 2014 men, såvitt gäller den genomsnittliga handläggningstiden, en förbättring jämfört med 2013. Utredningarna ska kommenteras i det följande.

RM 2015:01 rörde ett allvarligt tillbud vid luftstridsövning sydost om Gällivare med två JAS 39 Gripen opererade av Försvarmakten. Handläggningstiden var drygt 13 månader. Utredningen var relativt omfattande och behandlade delvis organisatoriska frågor såsom utformningen av och resurstilldelningen till flygutbildningen, vilket åtminstone delvis kan förklara att utredningen inte slutfördes inom 12 månader.

RM 2015:02 behandlade ett allvarligt tillbud till kollision med en mast i Sänna med en JAS 39 Gripen opererad av Försvarets Materielverk T&E. Handläggningstiden var drygt 23 månader. Den långa utredningstiden berodde delvis på komplexa frågor om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter.

Utgående balans vid årets slut har ökat något jämfört med 2014 och 2013. Av de fem ärendena i balans är dock två internationella ärenden där SHK bistår den myndighet i utlandet som genomför utredningen. Vid årets slut var den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för då pågående ärenden kortare än 2014 men längre än 2013.

16 säkerhetsrekommendationer har lämnats under året. SHK har inte behandlat några rekommendationssvar under året. Beträffande den utgående balansen på 16 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK.

Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden totalt (inklusive sådana utredningar som leds av en annan stat)

År	2013	2014	2015
Ingående balans	3	1	2
Nyinkomna ärenden	11	12	8
Avgjorda ärenden	13	11	8
Utgående balans	1	2	2

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter

År	2013	2014	2015
Inledda utredningar	1	1	1
Utgivna slutrapporter	3	0	2
Sannolik olycksorsak fastställd	3	–	2

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

	2013	2014	2015
Totalt antal utgivna rapporter	3	0	2
Antal slutförda inom 12 månader	1	–	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	33	–	50
Genomsnittlig utredningstid	22,6	–	14,5
Medianhandläggningstid	18,8	–	14,5

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

	2013	2014	2015
Antalet pågående utredningar vid årets slut	1	2	1
Andel som överstigit 12 månader i %	0	50	0
Andel som överstigit 20 månader i %	0	0	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	4,1	8,5	0,2
Medianhandläggningstid vid årets slut	4,1	8,5	0,2

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer

År	2013	2014	2015
Ingående balans	0	11	0
Lämnade	15	0	10
Omhändertagna	4 ¹⁴	5 ¹⁵	5
Inte omhändertagna	0	6	1
Utgående balans	11	0	4

Antalet inkomna anmälningar har minskat något jämfört med 2014 och 2013. En ny utredning har inletts; den rör en olycka med ett vindkraftverk i Lemnhult, Jönköpings län.

Två slutrapporter färdigställdes under 2015, vilket är en ökning jämfört med 2014 men en marginell minskning i förhållande till 2013. Sannolik olycksorsak har kunnat fastställas i båda utredningarna. Både den genomsnittliga handläggningstiden och median-

¹⁴ Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

¹⁵ Varav en bedömts vara delvis omhändertagen.

handläggningstiden var drygt 14 månader. Den utredning som inte färdigställdes inom tolv månader ska kommenteras nedan.

RO 2015:01 rörde en brand i ett HVB-hem i Norrtälje kommun där tre vårdtagare omkom. Utredningstiden var 17 månader. Utredningen var relativt komplicerad, framför allt när det gäller olika myndigheters ansvar för brandskyddet i samband med tillståndsgivning och tillsyn, vilket kan förklara den längre utredningstiden.

Under 2015 har tio nya säkerhetsrekommendationer lämnats. Sex rekommendationssvar har behandlats. Av dessa har fem ansetts omhändertagna och en inte omhändertagen. Den sistnämnda kommenteras i det följande. Beträffande den utgående balansen på fyra rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK.

I RO 2015:01, dvs. den nämnda slutrapporten angående branden i ett HVB-hem i Norrtälje, rekommenderades Inspektionen för Vård och Omsorg (IVO) att utforma rutiner som säkerställer att verksamheten även ur ett brandskyddsperspektiv bedöms som säker vid tillstånds- och tillsynsverksamhet avseende HVB-hem (RO 2015:01 R1). IVO svarade att myndigheten, enligt IVO:s uppfattning, saknar rättsligt stöd för att utöva tillsyn över brandskyddet samt att det även saknas rättsliga förutsättningar för att pröva om brandskyddet är godtagbart inom ramen för IVO:s tillståndsprövning. IVO valde därför att avvakta att ett klagande sker av rättsläget och att eventuella förtydliganden görs i det befintliga regelverket innan myndigheten vidtar några ytterligare åtgärder. IVO uppgav vidare att myndigheten avsåg att ta kontakt med Regeringskansliet i den frågan.

SHK kunde konstatera att IVO och SHK hade skilda uppfattningar i den centrala frågan om hur ordet ”säkerhet” i socialtjänstlagen (2001:453) skulle tolkas och om vad som innefattas i begreppet. SHK:s analys och uppfattning i frågan framgår av slutrapporten (avsnitt 2.6 och 2.7). Eftersom IVO:s uppfattning i frågan ledde myndigheten till att tills vidare inte inom ramen för tillstånds- och tillsynsverksamheten vidta några åtgärder för att säkerställa att HVB-hem är säkra även ur ett brandskyddsperspektiv, kunde säkerhetsrekommendationen inte anses omhändertagen.

2.2.4 *Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra organ*

Enligt 1 § förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission ska SHK samarbeta med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet. SHK ska även samverka med myndigheter och organisationer i andra länder i frågor som ligger inom myndighetens verksamhetsområde. Det är myndighetens uppfattning att såväl det nationella som det internationella samverkansarbetet fungerar väl och hela tiden utvecklas.

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

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

Under 2015 har SHK, förutom de kontakter som pågår löpande inom ramen för de olika haveriutredningarna, haft två möten med Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning samt två möten vardera med ”sjöfartsdelen” respektive ”luftfartsdelen” av Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. I samförstånd med Försvarsmakten, Sjöfartsverket samt MSB har inga formella samverkansmöten hållits mellan myndigheterna under det gångna året.

Kommunikationen och utbytet mellan Försvarsmakten och SHK har ändå varit frekvent under 2015, främst i samband med pågående utredningar men även i samband med bl. a. testflygningar med större obemannade luftfarkoster, s.k. UAV-er. Syftet med det senare har varit att sprida kunskap om SHK:s roll i samband med ett haveri med en UAV till berörda myndigheter och operatörer.

En stor del av den internationella samverkan som SHK deltar i kan sägas vara obligatorisk till följd av olika internationella styrinstrument. Detta gäller särskilt inom EU där sådan samverkan är formellt reglerad i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (sjöolycksutredningsdirektivet) respektive 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet).

Vidare är många av SHK:s olycksutredningar av internationell karaktär. Detta gäller i synnerhet luftfarts- och sjöfartshändelser. Det är därför viktigt för SHK att samverka även internationellt genom att skapa och upprätthålla goda kontakter och öka den ömsesidiga förståelsen mellan haveriutredningsmyndigheter i olika länder. Därigenom underlättas det samarbete som sedan sker inom ramen för olika internationella olycksutredningar.

2.2.5 *Kompetensförsörjning*

Enligt 3 kap. 3 § förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag ska myndigheten redovisa de åtgärder som har

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

Allmänt

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

Vid utgången av 2015 hade SHK 36 anställda, 13 kvinnor och 23 män. Tre medarbetare var tjänstlediga. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 49 år. Under året anställdes sju nya medarbetare och fyra personer avslutade sina respektive anställningar. Av de fyra personer som inte längre är anställda hade två tidsbegränsade anställningar, en gick i pension och en var anställd tills vidare.

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

Attrahera och rekrytera

Sökande till SHK ska uppleva att rekryteringsprocessen är professionell, effektiv och öppen. Information om lediga anställningar går ut via SHK:s webbplats, Arbetsförmedlingen, dagspress och diverse facktidningar. Myndighetens rekryteringar sköts i enlighet med den sammanhållna delprocessen *Rekrytering* inom ramen för verksamhetsledningssystemet.

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

SHK har, som nämnts ovan, anställt sju personer under 2015. En av dessa anställningar avsåg nyrekrytering och sex avsåg ersättningsrekryteringar.

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

SHK har upphandlade experter inom flera områden. Upphandlingarna sköts i enlighet med den sammanhållna delprocessen *Upphandla* inom ramen för verksamhetsledningssystemet. Vid en upphandling ställs krav på hög kompetens inom aktuellt område och upphandlade experter har krav på sig att följa utvecklingen inom sitt område och ansvara för nödvändig egen kompetensutveckling.

Utveckla

SHK:s uppgift ställer höga krav på medarbetarnas erfarenhet och kompetens. Den obligatoriska kompetensen vid anställning består av teoretiska kunskaper och praktisk erfarenhet inom det egna utredningsområdet. Arbetet med kompetensutveckling sker i enlighet med den sammanhållna delprocessen *Kompetensutveckling* inom ramen för verksamhetsledningssystemet.

Alla nyanställda utredare börjar med en introduktionsutbildning som omfattar, förutom alla interna rutiner och regler, utbildning i kvalificerad haveriutredning, förvaltningskunskap, säkerhet på olycksplats och andra arbetsmiljöfrågor. Haveriutredarnas utbildning uppdateras, underhålls och utvecklas fortlöpande med hjälp av olika fortsättnings- och repetitionskurser.

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

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

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

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

Behålla

Personalomsättningen var 11,6 procent 2015 vilket är marginellt högre än för staten som helhet men en ökning med 2,5 procentenheter i jämförelse med föregående år då den var 9,1 procent. 2013 var personalomsättningen 18,8 procent.

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

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

Avveckla

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång och för att säkerställa kompetensöverföring bör ersättningsrekryteringar ske i god tid före pensionsavgångar, vilket gör dem kostsamma. Två utredare inom området civil luftfart uppnår pensionsålder under år 2017 och för att inte riskera att viktig kompetens inom detta område går förlorad kommer arbetet med ersättningsrekryteringar att påbörjas under 2016. En av SHK:s utredare inom området befolkningsskydd och räddningstjänst gick i pension under våren 2015. SHK har beslutat att avvakta med en eventuell ersättningsrekrytering i den delen till dess att resultatet blir klart av den översyn (SOU 2014:82) som gjorts av bl.a. bestämmelserna om utredning av räddningstjänstinsatser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Sammanfattande bedömning

SHK uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen.

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

En förutsättning för att SHK ska kunna arbeta effektivt, fullgöra sina uppgifter och uppfylla satta mål är att det finns kvalificerad fast anställd personal med lång erfarenhet och hög kompetens. SHK har därför haft som strategi att öka antalet fast anställda utredare framför användandet av tillfälligt upphandlade konsulttjänster. Denna strategi i kombination med en minskad personalomsättning över åren har bidragit till en effektivitetsökning i form av kortare utredningstider och minskade balanser. Personalökningen har finansierats av en betydande minskning av konsultkostnaderna under de senaste åren.

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

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

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

Sådana kommer, även bortsett härifrån, att behövas bl.a. för att varaktigt uppnå målet med kortare handläggningstider även inom sjöutredningsområdet. SHK avser att återkomma till frågan om utökad anslag i budgetunderlaget för åren 2017-2019.

2.2.6 *Effektivitet och god hushållning*

I avsnitt 2.2.3 har redovisats två nyckeltal som grund för bedömningen av i vilken mån myndigheten lyckats i sin ambition att effektivisera utredningsverksamheten så att handläggningstiderna minskar över tid för att nå målet med en handläggningstid på, om möjligt, högst tolv månader. SHK redovisar i det följande ytterligare tre nyckeltal, som grund för bedömningen av huruvida verksamheten bedrivits effektivt och med god hushållning:

1. Total arbetstid fördelat på SHK:s processer.
2. Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stödverksamhet i förhållande till det totala antalet årsarbetskrafter.

3. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader.

Nyckeltal 1 – Total arbetstid fördelat på SHK:s processer

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

Tabell 1. Fördelning av total arbetstid på SHK:s processer

Process	Andel i % av den totala arbetstiden 2013		Andel i % av den totala arbetstiden 2014		Andel i % av den totala arbetstiden 2015	
	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare
Utreda olyckor och tillbud	48	62	49	61	48	61
Samverkan	6	6	8	9	7	9
Kompetensutveckling	8	11	8	11	5	7
Planera och följa upp	18	12	16	13	17	12
Stöd	20	9	19	6	23	11

Till SHK:s kärnuppgifter räknas utredningsarbete, nationell och internationell samverkan med andra myndigheter m.fl. om säkerhetsfrågor, samt kompetensutveckling. Under 2015 har 60 procent av total arbetstid ägnats åt SHK:s kärnuppgifter. Det är en minskning med fem procentenheter i jämförelse med föregående år då andelen var 65 procent. För SHK:s haveriutredare var andelen tid för kärnuppgifter 77 procent av total tid vilket är en minskning med fyra procentenheter i jämförelse med 2014 då andelen var 81 procent.

Att totalt nedlagd tid för kärnuppgifter minskat förklaras bland annat av att andelen medarbetare inom stödverksamheten har ökat i relation till det totala antalet medarbetare på SHK. Vidare förklaras minskningen av att en av SHK:s utredare, som haft en tidsbegränsad anställning under 2015, ägnat stor del av sin arbetstid åt stödverksamhet.

Under 2015 har SHK lagt ner en hel del resurser på att utveckla den externa webbplatsen samt ta fram ett intranät vilket varit nödvändigt men likväl också tagit resurser i anspråk till nackdel för kärnverksamheten.

Härutöver kan minskningen av andelen nedlagd tid på kärnverksamhet för utredarnas del sannolikt till viss del också förklaras av otydligheter i tidrapporteringssystemet och otillräcklig information om hur inrapporteringen ska göras, vilket ska åtgärdas under 2016.

Tid för kompetensutveckling har minskat i jämförelse med föregående år vilket förklaras av att SHK, av budgetskäl, varit något mer restriktiv med kompetensutvecklingsåtgärder under 2015 än under 2014.

Nyckeltal 2 – Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stödverksamhet i förhållande till det totala antalet årsarbetskrafter

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

Tabell 2. Antal och andel stödpersonal i förhållande till SHK:s totala årsarbetskraft

År	Totalt antal årsarbetskrafter	Antal årsarbetskrafter inom stödverksamhet	Årsarbetskrafter inom SHK:s stödverksamhet som andel av totala antalet årsarbetskrafter
2013	27,06	6,54	24 %
2014	27,95	6,98	25 %
2015	29,29	6,73	23 %

Andelen stödpersonal jämfört med SHK:s totala antal årsarbetskrafter har minskat med två procentenheter 2015 i jämförelse med föregående år. Minskningen förklaras av att SHK:s vaktmästare varit tjänstledig under året och ersatts av inhyrd personal från ett bemanningsföretag. Ersättaren för SHK:s ordinarie vaktmästare har arbetat heltid och utgjort en hel årsarbetskraft under 2015. Med vaktmästartjänsten inräknad är andelen stödpersonal av SHK:s totala antal årsarbetskrafter 26 procent 2015 att jämföra med 25 procent under 2014. Ökningen med en procentenhet förklaras av att ytterligare en registrator med tidsbegränsad anställning rekryterats under 2015.

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

Nyckeltal 3 – Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

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

Även här kan ett liknande resonemang som ovan föras. En minskning av kostnaderna för det administrativa stödet i relation till totala förvaltningskostnader kan vara en indikator på att myndighetens

verksamhet bedrivits effektivare men minskade resurser inom stödfunktionerna kan också leda till att personal inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administrativa göromål med risk för minskad produktion inom kärnverksamheten som resultat. SHK bedömer att för att uppnå effektivitet och god balans mellan stöd- och kärnverksamhet bör kostnaderna för det administrativa stödet inte överstiga 20 procent av SHK:s totala förvaltningskostnader.

Tabell 3. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

År	Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader
2013	16,5 %
2014	17,4 %
2015	16,1 %

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

SHK:s kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader har minskat med drygt en procentenhet i jämförelse med föregående år. Minskningen förklaras av att kostnaderna för det administrativa stödet under 2015 ligger på ungefär samma nivå som för 2014 men SHK:s totala förvaltningskostnader, framför allt i form av lönekostnader, har ökat.

Övriga åtgärder för ökad effektivitet

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

SHK:s verksamhetsledningssystem

SHK har under några år arbetat med att ta fram ett verksamhetsledningssystem för myndigheten. Detta arbete kommer att slutföras under 2016. Verksamhetsledningssystemet förväntas skapa en större tydlighet i hur SHK:s verksamhet fungerar och skapa en helhetssyn där kärn- och stödverksamheten är väl definierad och ansvarsfördelningen tydlig. Vidare förväntas systemet underlätta kunskapsöverföring, möjliggöra ett mer enhetligt arbetssätt och minska onödig administration. Ett väl fungerande verksamhetsledningssystem skapar även goda förutsättningar för en ändamålsenlig uppföljning och utvärdering av verksamhetens resultat.

Elektroniskt ärendehanteringssystem

I januari 2014 införde SHK ett elektroniskt ärendehanteringssystem och e-arkiv. I syfte att ytterligare effektivisera myndighetens ärende-

hantering har SHK i en skrivelse till Riksarkivet ansökt om att Riksarkivet beslutar medge gallring av pappershandlingar efter att de skannats och lagrats i SHK:s ärendehanteringssystem och e-arkiv.

Utveckling av SHK:s webbplats och intranät

I syfte att förbättra SHK:s interna och externa kommunikation lanserade SHK en ny modern webbplats under 2015 och ett arbete med att ta fram ett intranät påbörjades. Intranätet beräknas vara klart för publicering i slutet av juni 2016.

2.2.7 *Kostnader*

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2015 uppdelat på särskilda utredningskostnader och förvaltningskostnader. Särskilda utredningskostnader avser kostnader som föranleds av enskilda utredningar och förvaltningskostnader avser kostnader för personal, utbildning, omvärldsbevakning, samverkan med andra säkerhetsmyndigheter, lokal-försörjning och andra driftkostnader som inte är direkt hänförliga till en viss utredning.

Särskilda utredningskostnader

Tabell 1. Särskilda utredningskostnader (tkr)

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2013	640	602	1 458	1 209	1 345	5 254
2014	628	285	1 314	364	727	3 318
2015	795	85	1 389	362	482	3 113

De särskilda utredningskostnaderna är händelsestyrda och bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket stöd från externa specialister och konsulter som krävs i pågående och under året avslutade utredningar. SHK:s särskilda utredningskostnader har minskat med 200 tkr i jämförelse med föregående år. Minskningen förklaras av att SHK haft lägre kostnader för externa konsulter under 2015 än under 2014.

SHK:s strategi att öka antalet fast anställda utredare framför användandet av upphandlade konsulttjänster har bidragit till en kontinuerlig minskning av konsultkostnaderna under de senaste åren.

Förvaltningskostnader

Tabell 2. Förvaltningskostnader (tkr)

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2013	7 581	7 588	12 186	6 727	2 431	36 513
2014	9 948	6 558	15 199	1 882	2 824	36 411
2015	13 254	6 300	13 062	3 979	2 425	39 020

SHK:s förvaltningskostnader har ökat med 2 609 tkr i jämförelse med föregående år. Det förklaras av ökade personalkostnader i samband med nya tjänstetillsättningar under senare delen av 2014 och under 2015.

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

Inom civil luftfart har förvaltningskostnaderna minskat med 2 137 tkr jämfört med år 2014. Det förklaras till största del av att SHK:s två militära utredare var engagerade i en hel del utredningar på den civila luftfartssidan under 2014 vilket de inte varit i samma utsträckning under 2015. Av samma anledning har kostnaderna inom det militära området ökat under 2015.

Kostnadsökningen på 3 306 tkr inom området sjöfart förklaras dels av utökade resurser inom området och dels av att vissa av årets pågående och avslutade utredningar varit omfattande och därmed krävt jämförelsevis mer tid av bland annat SHK:s ordförande och administrativa personal under 2015 än under 2014.

Totala kostnader per utredningsområde

Tabell 3. Totala kostnader (tkr)

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2013	8 221	8 190	13 644	7 936	3 776	41 767
2014	10 576	6 843	16 513	2 247	3 551	39 730
2015	14 049	6 385	14 452	4 340	2 907	42 133

3. Finansiell redovisning

3.1 Resultaträkning

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

(tkr)	Not	2015	2014
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		42 050	39 523
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	78	175
Finansiella intäkter	2	5	31
Summa		42 133	39 729
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	3	-30 606	-28 522
Kostnader för lokaler		-2 613	-2 502
Övriga driftkostnader	4	-8 372	-8 305
Finansiella kostnader	5	-19	-9
Avskrivningar och nedskrivningar		-523	-391
Summa		-42 133	-39 729
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

3.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2015-12-31	2014-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	6	1 086	189
Summa		1 086	189
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	713	803
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	177	265
Summa		890	1 068
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		27	0
Fordringar hos andra myndigheter	9	541	574
Övriga kortfristiga fordringar		6	0
Summa		573	574
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	10	733	749
Summa		733	749
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	11	-2 932	-5 193
Summa		-2 932	-5 193
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		7 814	9 398
Summa		7 814	9 398
SUMMA TILLGÅNGAR		8 164	6 784
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	12	0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelse	13	209	337
Övriga avsättningar	14	476	421
Summa		686	758
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	15	1 976	1 068
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	16	1 051	902
Leverantörsskulder		1 314	1 408
Övriga kortfristiga skulder	17	645	523
Summa		4 986	3 900
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	18	2 491	2 126
Summa		2 491	2 126
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		8 164	6 784

3.3 Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Ing. över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp	
Not							
Uo6 2:8 Ramanslag Statens haverikommission ap.1 Statens haverikommission - del till SHK	19	5 193	43 679	-3 890	44 982	-42 050	2 932
Summa	5 193	43 679	-3 890	44 982	-42 050	2 932	

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

3.4 *Tilläggsupplysningar*

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

Staten 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 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter. Motsvarande beloppsgräns föregående år var 10 tkr.

Upplýsningar och avvikelser

Avvikelser från allmänna råd

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

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

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

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

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

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

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

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.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	Lön (tkr)
Generaldirektör Hans Ytterberg	1 041
Inga förmåner, inga andra uppdrag	

Anställdas sjukfrånvaro

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

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

Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2015	2014
Totalt	3,8%	3,6%
Andel 60 dagar eller mer	63,3%	66,8%
Kvinnor	10,5%	-
Män	0,8%	0,9%
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	0,8%	1,0%
Anställda 50 år -	6,7%	6,4%

Sjukfrånvaron för anställda -29 år lämnas inte då det finns för få anställda i den gruppen. Av samma anledning lämnas inga uppgifter för kvinnor år 2014.

3.5 *Noter***Resultaträkning**

	2015	2014
Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	78	175
Summa	78	175
Not 2 Finansiella intäkter		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	5	31
Summa	5	31
Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ		
Not 3 Kostnader för personal		
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	18 277	17 252
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	<i>0</i>	<i>131</i>
Sociala avgifter	10 278	9 466
Övriga kostnader för personal	2 051	1 804
Summa	30 606	28 522
Not 4 Övriga driftkostnader		
Resor, representation, information	791	1 235
Köp av varor	1 127	928
Köp av tjänster	6 366	6 063
Övrigt	88	79
Summa	8 372	8 305
Not 5 Finansiella kostnader		
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	18	7
Övriga finansiella kostnader	1	2
Summa	19	9
Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ		

Balansräkning

	2015-12-31	2014-12-31
Not 6 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
Ingående anskaffningsvärde	514	325
Årets anskaffningar	1 019	189
Summa anskaffningsvärde	1 533	514
Ingående ackumulerade avskrivningar	-325	-272
Årets avskrivningar	-122	-53
Summa ackumulerade avskrivningar	-447	-325
Utgående bokfört värde	1 086	189
Not 7 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
Ingående anskaffningsvärde	1 250	1 250
Årets anskaffningar	178	0
Summa anskaffningsvärde	1 428	1 250
Ingående ackumulerade avskrivningar	-447	-239
Årets avskrivningar	-268	-208
Summa ackumulerade avskrivningar	-715	-447
Utgående bokfört värde	713	803
Not 8 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
Ingående anskaffningsvärde	1 256	1 304
Årets anskaffningar	44	0
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-48
Summa anskaffningsvärde	1 300	1 256
Ingående ackumulerade avskrivningar	-991	-910
Årets avskrivningar	-132	-129
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	48
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 123	-991
Utgående bokfört värde	177	265
Not 9 Fordringar hos andra myndigheter		
Fordran ingående mervärdesskatt	540	574
Kundfordringar hos andra myndigheter	1	0
Summa	541	574
Not 10 Förutbetalda kostnader		
Förutbetalda hyreskostnader	623	604
Övriga förutbetalda kostnader	110	145
Summa	733	749

Balansräkning

	2015-12-31	2014-12-31
Not 11 Avräkning med statsverket		
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-5 193	-2 258
Redovisat mot anslag (+)	42 050	39 523
Anslagsmedel som tillförts räntekonto (-)	-43 679	-43 438
Återbetalning av anslagsmedel (+)	3 890	979
<i>Fordringar (+)/Skulder (-) avseende anslag i räntebärande flöde</i>	-2 932	-5 193
Summa Avräkning med statsverket	-2 932	-5 193
Not 12 Myndighetskapital		
Specifikation förändring av myndighetskapitalet		
Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
Not 13 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
Ingående avsättning	337	471
Årets pensionskostnad (+)	-25	-5
Årets pensionsutbetalningar (-)	-103	-129
Utgående avsättning	209	337
Not 14 Övriga avsättningar		
Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder		
Ingående balans	421	369
Årets förändring	55	52
Utgående balans	476	421
Not 15 Lån i Riksgäldskontoret		
Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
Ingående balans	1 068	1 458
Under året nyupptagna lån	1 431	0
Årets amorteringar	-523	-390
Utgående balans	1 976	1 068
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 800	2 000

Balansräkning

	2015-12-31	2014-12-31
Not 16 Kortfristiga skulder till andra myndigheter		
Arbetsgivaravgifter	527	475
Leverantörsskulder andra myndigheter	524	427
Summa	1 051	902
Not 17 Övriga kortfristiga skulder		
Personalens källskatt	577	519
Övrigt	68	4
Summa	645	523
Not 18 Upplupna kostnader		
Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 409	1 810
Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	788	45
Övriga upplupna kostnader	294	271
Summa	2 491	2 126

Anslagsredovisning

Not 19 Uo 6 2:8 ap.1

Statens haverikommission

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 4 368 tkr.

Statens Haverikommission får disponera 1 303 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3 % av föregående års tilldelning 43 438 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

3.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2015	2014	2013	2012	2011
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 800	2 000	2 000	2 000	3 000
Utnyttjad	1 976	1 068	1 458	994	915
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	881	4 729
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	5	31	63	62	175
Räntekostnader	19	7	12	17	1
Avgiftsintäkter - ej tillämpligt					
Anslagskredit					
Beviljad	4 368	4 344	4 262	4 240	4 000
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	2 932	5 193	2 258	1 307	4 944
Bemyndiganden(ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	29	28	27	24	22
Medelantalet anställda (st)	35	31	29	26	24
Driftkostnad per årsarbetskraft (åa)*	1 328	1 292	1 338	1 301	1 351
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

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

	år 2015	år 2014	år 2013	år 2012	år 2011
Förvaltningskostnader per åa	1328	1 292	1 338	1 301	1 351
Särskilda utredningskostnader per åa	106	112	195	658	243
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 434	1 405	1 533	1 959	1 594

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

Stockholm den 17 februari 2016

Hans Ytterberg
 Generaldirektör