



Årsredovisning

Räkenskapsåret 2017

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/Försvarmakten.

Innehåll

1.	VERKSAMHETENS INRIKTNING	4
1.1	Uppgifter	4
1.2	Verksamhetsreglerande bestämmelser	4
2.	RESULTATREDOVISNING	5
2.1	Resultatredovisningens indelning	5
2.2	Mål	6
2.3	Verksamhetsutveckling	6
2.3.1	Sammanfattande bedömning	6
2.3.2	Utredning av olyckor och tillbud	8
2.3.3	Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra organ	27
2.3.4	Kompetensförsörjning	28
2.3.5	Effektivitet och god hushållning	33
2.3.6	Kostnader	37
3.	FINANSIELL REDOVISNING	40
3.1	Resultaträkning	40
3.2	Balansräkning	41
3.3	Anslagsredovisning	42
3.4	Tilläggsupplysningar	43
3.5	Noter	45
3.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	49

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 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 byrån för luftfartssäkerhet (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) 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.

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 Europaparlamentets och rådets

direktiv 2016/798 om järnvägssäkerhet (järnvägssäkerhetsdirektivet), liksom Chicagokonventionens Annex 13¹ och den s.k. IMO-koden².

2. Resultatredovisning

2.1 Resultatredovisningens indelning

Allmänt

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 avseende de tre senaste åren, först samlad och sedan för varje utredningsområde. Därefter kommenteras statistikuppgifterna och andra förhållanden av intresse för målens uppfyllande mera i detalj.

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 18 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader för de utredningar som då var pågående. Slutligen redovisas också SHK:s bedömning av de svar som inkommit under året på de säkerhetsrekommendationer som SHK lämnat.

Nyinkomna ärenden avser alla händelser som under året rapporterats in till SHK. Avgjorda ärenden avser alla ärenden om sådana händelserrapporter 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.

När det gäller sådana 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.

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.

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 säkerhetsrekommendationer som SHK lämnat under året, antalet rekommendationssvar som SHK bedömt som tillfredsställande respektive inte tillfredsställande, samt ingående och utgående balans. Ett rekommendationssvar anses vara tillfredsställande om syftet med rekommendationen anses uppfyllt även om rekommendationsmottagaren har valt en annan väg för genomförandet av rekommendationen. Att ett rekommendationssvar inte bedömts som tillfredsställande innebär att rekommendationsmottagaren har tagit slutlig ställning till rekommendationen och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av den eller i vart fall inte någon åtgärd som SHK bedömer som ändamålsenlig, eller att rekommendationsmottagaren inte lämnat något svar alls inom den föreskrivna tiden och SHK bedömt att det inte tjänar något syfte att ändå låta ärendet fortsätta att vara öppet.

2.2 Mål

De utredningar av olyckor och tillbud som SHK ska genomföra ska slutföras snarast, om möjligt inom tolv månader från olyckan eller tillbudet. De ska så långt möjligt klarlägga orsakerna till de olyckor och tillbud som SHK beslutat att utreda och i förekommande fall ge underlag för säkerhetsförbättrande åtgärder och förbättringar av samhällets räddningstjänstsinsatser.

2.3 Verksamhetsutveckling

2.3.1 Sammanfattande bedömning

SHK gör den sammanfattande bedömningen att verksamheten har fortsatt att utvecklas positivt och att myndigheten under år 2017 i huvudsak uppfyllt målen för verksamheten, även om det allttjämt finns möjligheter till förbättringar när det gäller utredningstiderna, framförallt när det gäller militära utredningar. SHK:s samarbete med berörda säkerhetsmyndigheter, andra länders utredningsorgan och internationella organ som verkar inom ansvarsområdet fungerar i allt väsentligt väl och utvecklas fortlöpande.

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. En följd av detta är att handläggningstiderna kan bli 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 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. SHK:s bedömning är också att de ansträngningar som gjorts och kontinuerligt görs härvidlag steg för steg fört SHK närmare det målet. Vid en jämförelse med utredningstider vid andra staters säkerhetsutredningsmyndigheter hävdar sig SHK väl. Utmaningen framöver blir att säkerställa att organisationen klarar att varaktigt behålla denna nivå.

Åtgärder för att stärka planering och uppföljning av utredningsarbetet har vidtagits. Sedan 2016 uppställs det i myndighetens verksamhetsplan 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. Sedan 2017 finns också ett mål om att de genomsnittliga handläggningstiderna inte ska överstiga tolv månader inom något av SHK:s utredningsområden, tagna var för sig, liksom att den gemensamma ambitionen ska vara att hålla god marginal till tolv månadersgränsen.

Arbetet med att införa ett heltäckande verksamhetsledningssystem är i det närmaste slutfört. Det processbaserade verksamhetsledningssystemet är utformat för att svara mot myndighetens behov och ökar bl.a. förutsättningarna att bedriva verksamheten på ett enhetligt sätt. En ny transportslagsgemensam utredningshandbok har utarbetats under 2017, vilket bör bidra till ökad effektivitet i utredningsarbetet. Detsamma gäller de utredningsplaner som ska upprättas i inledningsskedet av varje utredning, som reviderats under 2017.

SHK:s verksamhetsområde är brett och det ställs vissa krav i förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission på vilka kompetenser som ska finnas på myndigheten. Utredarna har hög specialistkompetens inom sina områden, vilket gör att de endast i begränsad mån kan ersätta varandra. Det gör personalförsörjningen sårbar. Samtidigt har många av SHK:s utredare också sådan kompetens som är användbar över utredningsområdesgränserna. Arbetet med att bättre utnyttja sådan kompetens på myndigheten har fortsatt att utvecklas positivt under 2017.

SHK står inför ett antal pensionsavgångar under de närmaste åren. Arbetet med ersättningsrekryteringar har inletts men det finns en risk för kompetensförluster när erfarna utredare går i pension.

2.3.2 Utredning av olyckor och tillbud

Myndighetsgemensamt resultat

I det följande redovisar SHK inledningsvis myndighetsgemensamma nyckeltal avseende inkomna och avgjorda ärenden, inledda utredningar, publicerade slutrapporter, fastställda orsaker, handläggningstider, samt lämnade och hanterade säkerhetsrekommendationer.

Tabell 1. Antalet inkomna och avgjorda ärenden (inklusive sådana som leds av en annan stat).

År	2015	2016	2017
Ingående balans	59	48	41
Nyinkomna ärenden	415	413	418
Avgjorda ärenden	426	420	423
Utgående balans	48	41	36

Antalet nyinkomna ärenden har ökat marginellt jämfört med 2016 och 2015. Den totala utgående balansen av ärenden vid årets slut har fortsatt att minska.

Tabell 2. Antalet inledda utredningar och utgivna slutrapporter.

År	2015	2016	2017
Inledda utredningar	24	25	18
Utgivna slutrapporter	35	24	25
Sannolik olycksorsak fastställd	35	23	25

Antalet publicerade slutrapporter ökade något under 2017 jämfört med 2016, men ligger på en lägre nivå än 2015. I tabell 2 ses tydligt sambandet mellan antalet utgivna slutrapporter ett visst år och antalet inledda utredningar under det föregående året. Att antalet utgivna slutrapporter minskat jämfört med år 2015 beror på att arbetet med att få ner utredningstiderna och därmed balansen av pågående utredningar har gett resultat.

Den sannolika olycksorsaken har fastställts i alla ärenden, vilket är på samma nivå som 2015 men en ökning jämfört med 2016 då orsaken inte kunde fastställas i ett fall.

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar ledda av SHK som slutförts inom 12 månader samt genomsnittlig och medianhandläggningstid i månader.

	2015	2016	2017
Totalt antal utgivna rapporter	35	24	25
Antal slutförda inom 12 månader	28	16	19
Andel slutförda inom 12 månader i %	80	67	76
Genomsnittlig utredningstid	10,9	12,8	11,6
Medianhandläggningstid	11,4	11,8	11,5

Andelen utredningar som kunnat färdigställas inom tolv månader uppgick till 76 procent, vilket är en ökning i förhållande till 2016 då motsvarande siffra var 67 procent. Det är dock på en lägre nivå än 2015. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för de under året färdigställda utredningarna har minskat, men ligger något högre än 2015. Utredningstiderna skiljer sig dock tydligt mellan olika utredningsområden, vilket får genomslag på det myndighetsgemensamma resultatet.

Av de utredningar som tagit längre tid än tolv månader är två hänförliga till civil luftfart, två till militär verksamhet, en till spårbunden trafik och en till annan verksamhet. De närmare orsakerna till att dessa inte kunde slutföras inom tolv månader redovisas nedan under respektive utredningsområde.

Generellt bedömer SHK att målet att, om möjligt, slutföra utredningarna inom tolv månader är uppfyllt inom civil sjöfart, spårbunden trafik, civil luftfart och annan verksamhet. Beträffande de utredningar inom dessa områden som överstigit tolv månader kan det i huvudsak på goda grunder hävdas att det inte varit möjligt att slutföra dem på kortare tid.

Sedan flera år utmärker sig utredningarna av militär verksamhet som det område där det varit svårast att nå målet om högst tolv månaders utredningstid. De två utredningar som slutfördes under 2017 tog i genomsnitt 20 månader att genomföra. SHK har vidtagit åtgärder för att förkorta utredningstiderna och det finns anledning att förvänta sig att detta kommer att märkas under 2018.

Tabell 4. Antalet SHK:s pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 18 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

	2015	2016	2017
Antalet pågående utredningar vid årets slut	22	23	16
Andel som överstigit 12 månader i %	18	9	0
Andel som överstigit 18 månader i %	5	0	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	7,2	6,5	6,6
Medianhandläggningstid vid årets slut	5,8	6,8	6,2

Balansen av pågående utredningar vid årets slut ligger betydligt lägre än 2016 och 2015.

Andelen pågående utredningar vid utgången av året som då var äldre än 12 respektive 18 månader har fortsatt att minska kraftigt. Vid slutet av 2017 fanns det inte någon pågående utredning som var äldre än tolv månader.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	38	30	63
Lämnade	65	88	53
Tillfredsställande svar	55	47	65
Otillfredsställande svar	18	8	5
Utgående balans	30	63	46

Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har minskat jämfört med såväl 2016 som 2015. Antalet hanterade rekommendationssvar har ökat och den utgående balansen har därmed minskat kraftigt jämfört med 2016. Balansen ligger dock något högre än 2015, vilket beror på det mycket stora antal säkerhetsrekommendationer som lämnades under 2016, framförallt inom det civila sjöfartsområdet.

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	2015	2016	2017
Ingående balans	19	16	7
Nyinkomna ärenden	217	209	224
Avgjorda ärenden	220	218	224
Utgående balans	16	7	7

Antalet inkomna anmälningar har ökat jämfört med både 2016 och 2017. Den utgående balansen ligger på samma nivå som 2016 och har mer än halverats jämfört med 2015.

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

År	2015	2016	2017
Preliminära bedömningar	6	6	7
Inledda utredningar	8	6	4
Utgivna slutrapporter	10	10	6
Sannolik olycksorsak fastställd	10	10	6

Antalet inledda utredningar har minskat jämfört med 2016 och 2015. Under året har sju preliminära bedömningar gjorts av SHK, vilket är marginellt fler än 2016 och 2015.

Även antalet utgivna rapporter är färre än 2016 och 2015, vilket kan förklaras främst av att balanserna av pågående utredningar arbetats ner men även av att färre utredningar har inletts. Under året har sex slutrapporter getts ut. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket även var fallet 2016 och 2015.

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

	2015	2016	2017
Totalt antal utgivna rapporter	10	10	6
Antal slutförda inom 12 månader	7	7	6
Andel slutförda inom 12 månader i %	70	70	100
Genomsnittlig utredningstid	12,6	14,4	11,0
Medianhandläggningstid	11,9	11,8	11,4

Av de under året publicerade slutrapporterna slutfördes samtliga på kortare tid än tolv månader, vilket är en förbättring jämfört med både 2016 och 2015 då 70 procent slutfördes på kortare tid än tolv månader.

Den genomsnittliga handläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2017 var 11 månader, vilket även det är en förbättring jämfört med 2016 och 2015. Även medianhandläggningstiden har fortsatt att minska jämfört med såväl 2016 som 2015.

Tabell 4. Antalet SHK:s pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 18 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

	2015	2016	2017
Antalet pågående utredningar vid årets slut	10	6	4
Andel som överstigit 12 månader i %	20	0	0
Andel som överstigit 18 månader i %	10	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	7,7	4,3	7,5
Medianhandläggningstid vid årets slut	6,1	4,2	8,2

Antalet pågående utredningar vid årets slut har fortsatt att minska jämfört med 2016 och 2015. Den genomsnittliga utredningstiden och medianhandläggningstiden för de utredningar som fortfarande pågick vid årets slut är dock högre än 2016, vilket beror på att två av de pågående utredningarna inleddes redan i februari respektive mars 2017, men hade ännu inte avslutats vid årsskiftet vilket drar upp både genomsnitts- och medianhandläggningstiden. Vid årsskiftet fanns emellertid inga utredningar som var äldre än 12 månader.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer – utredningar som letts av SHK.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	23	6	29
Lämnade	26	51	7
Tillfredsställande svar	29	25 ³	29
Otillfredsställande svar	14 ⁴	3	3
Utgående balans	6	29	4

Under 2017 har sju säkerhetsrekommendationer lämnats medan 32 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på fyra 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 bedömts som tillfredsställande. Resterande tre rekommendationssvar har bedömts som inte tillfredsställande. Nedan redovisas dessa särskilt.

I slutrapporten RS 2016:09, som rörde en arbetsplatsolycka ombord på fartyget FINNPARTNER i Malmö hamn den 24 november 2015, rekommenderades Copenhagen Malmö Port (CMP) att se över organisationen och göra de förändringar eller förtydliganden som behövs för att säkerställa att chefsfunktionerna har goda förutsättningar att leda och styra arbetet för att åstadkomma säkra arbetsförhållanden på arbetsplatsen (RS 2016:09 R1).

Bakgrunden till rekommendationen var de organisatoriska svagheter som identifierats i utredningen. Av CMP:s svar gick det emellertid inte att utläsa om någon sådan översyn av organisationen genomförts. Även om de åtgärder som CMP redovisade i rekommendationssvaret i och för sig framstod som adekvata för att åstadkomma en säkrare verksamhet, kunde rekommendationssvaret inte anses som tillfredsställande.

SHK:s slutrapport RS 2016:10 rörde lastfartyget KERTU som ägdes av ett estniskt rederi och var registrerat i Malta. Fartyget grundstötte i hårt väder utanför Landsort och tog sig själv av grundet efter fyra timmar. Därefter ankrade fartyget men tog in vatten i sådan omfattning att det var nära att förlisa. Situationen förvärrades av att svenska myndigheter inte ingrep förrän efter tio timmar. Därefter kunde fartyget evakueras, läns pumpas och bogseras till hamn. Fartyget skrotades senare.

I slutrapporten lämnade SHK bl.a. två säkerhetsrekommendationer till Näringsdepartementet. I båda fallen handlade det om behovet av att se över svensk lagstiftning som i viss mån grundas på EU-rättsliga

³ Varav fem bedömts vara delvis omhändertagna.

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

instrument (RS 2016:10 R12 och R13). Näringsdepartementet rekommenderades att utvärdera lagstiftningen om fartygs nödhamnsanlöp, särskilt beträffande befogenheter att beordra en hamn att ta emot ett fartyg i nöd och ekonomiska garantier för hamnar i sådana situationer. Vidare rekommenderades Näringsdepartementet att utvärdera den lagstiftning som rör Maritime Assistance Service (MAS), skyddade platser och fartyg i behov av assistans.

Näringsdepartementet har inte besvarat säkerhetsrekommendationerna trots att det är skyldigt att göra det enligt 17 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Tabell 6. Sjöfartsutredningar som leds av annan stat.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	4	2	1
Nyinkomna ärenden	1	0	0
Avgjorda ärenden	3	1	1
Utgående balans	2	1	0

Under året har ingen utredning inletts som leds av ett annat lands utredningsorgan och som SHK deltar i.

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, som nämnts inledningsvis, mycket begränsade, om ens några, möjligheter att påverka utredningsarbetet och därmed också handläggningstiden i sådana utredningar.

Under året har en slutrapport getts ut i en utländskt ledd utredning som SHK har deltagit i.

Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden totalt.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	4	1	5
Nyinkomna ärenden	47	50	26
Avgjorda ärenden	50	46	30
Utgående balans	1	5	1

Antalet inkomna anmälningar har minskat kraftigt under 2017 jämfört med 2016 och 2015. När det gäller utgående balans har den minskat jämfört med 2016 och ligger på samma nivå som 2015.

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter.

År	2015	2016	2017
Inledda utredningar	1	5	1
Utgivna slutrapporter	4	1	5
Sannolik olycksorsak fastställd	4	1	5

Antalet inledda utredningar har minskat jämfört med 2016 och är på samma nivå som 2015. Under året publicerades slutrapporter i fem ärenden, vilket är en ökning jämfört med 2016 och 2015. Sannolik olycksorsak fastställdes i samtliga ärenden, vilket även skedde under 2016 och 2015.

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

	2015	2016	2017
Totalt antal utgivna rapporter	4	1	5
Antal slutförda inom 12 månader	4	1	4
Andel slutförda inom 12 månader i %	100	100	80
Genomsnittlig utredningstid	11,7	8,9	11,4
Medianhandläggningstid	11,8	8,9	11,5

Av utredningarna som avslutades under året kunde alla utom en slutföras inom tolv månader. Det är en försämring jämfört med 2016 och 2015 då samtliga slutförda utredningar genomfördes på mindre än tolv månader. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har försämrats jämfört med 2016 men förbättrats något jämfört med 2015. Förklaringen till de ökade handläggningstiderna står framför allt att finna i att två av de tre spårtrafikutredarna vid SHK slutade sina anställningar under det första halvåret 2017.

Den utredning som överskred en utredningstid på tolv månader kommenteras särskilt i det följande.

Slutrapporten RJ 2017:05 rör en kollision mellan två godståg på driftplatsen Fångsjöbacken i Jämtlands län. Utredningstiden blev 14 månader. Att utredningen drog ut på tiden berodde på att det pågick flera spårutredningar samtidigt och att detta sammanföll med att antalet spårutredare vid SHK gick ner från tre till en. Olyckan i Fångsjöbacken var den händelse som inträffade sist av de aktuella händelserna, varför den utredningen inledningsvis fick stå tillbaka till förmån för utredningarna av de tidigare inträffade händelserna.

Tabell 4. Antalet pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 18 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

	2015	2016	2017
Antalet pågående utredningar vid årets slut	1	5	1
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	0
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	3,9	4,6	2,6
Medianhandläggningstid vid årets slut	3,9	3,3	2,6

Antalet pågående utredningar vid årets slut var lägre än 2016 och på samma nivå som 2015. Handläggningstiden för den enda pågående utredningen låg vid årsskiftet på drygt två månader.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	6	0	1
Lämnade	4	1	6
Tillfredsställande svar	9 ⁵	0	1
Otillfredsställande svar	1	0	0
Utgående balans	0	1	6

Under året har sex säkerhetsrekommendationer lämnats. Ett rekommendationssvar har behandlats och bedömts som tillfredsställande. Beträffande den utgående balansen på sex rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK.

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.

⁵ Varav ett svar bedömts vara delvis tillfredsställande.

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

År	2015	2016	2017
Ingående balans	31	24	23
Nyinkomna ärenden	126	123	140
Avgjorda ärenden	133	124	141
Utgående balans	24	23	22

Antalet inkomna anmälningar har ökat i förhållande till såväl 2016 som 2015. De har tidigare minskat kraftigt under ett antal år. Det är dock för tidigt att säga om 2017 års ökning är en tillfällig förändring eller ett trendbrott. Den totala balansen av luftfartsärenden har dock fortsatt att minska något jämfört med föregående år.

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

Kategori	2015	2016	2017
Kommersiell luftfart	1	7	1
Privat luftfart	11	6	8
Civil statsluftfart	-	-	-
Summa	12	13	9
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan ⁶	-	6	-
Flermotoriga mindre flygplan	2	1	-
Enmotoriga flygplan	5	-	5
Sjöflygplan	-	-	-
Helikoptrar	1	3	1
Segelflygplan	4	2	3
Varmluftsballonger	-	1	-
Övriga	-	-	-

Antalet inledda utredningar har minskat jämfört med både 2016 och 2015.

⁶ 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	2015	2016	2017
Kommersiell luftfart	3	3	6
Privat luftfart	13	8	5
Civil statsluftfart	1	-	-
Summa	17	11	11
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan	2	4	5
Flermotoriga mindre flygplan	-	-	1
Enmotoriga flygplan	3	3	-
Sjöflygplan	1	-	-
Helikoptrar	4	2	1
Segelflygplan	7	2	3
Varmluftsbullonger	-	-	1
Övriga	-	-	-
Sannolik olycksorsak fastställd	17	10	11

Under året har 11 slutrapporter getts ut, vilket är på samma nivå som 2016, men en minskning jämfört med 2015. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket är en marginell ökning jämfört med 2016, men på samma nivå som 2015.

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

	2015	2016	2017
Totalt antal utgivna rapporter	17	11	11
Antal slutförda inom 12 månader	16	8	9
Andel slutförda inom 12 månader i %	94	73	82
Genomsnittlig utredningstid	8,4	10,9	10,3
Medianhandläggningstid	9,4	11,2	11,5

Av de under året publicerade slutrapporterna slutfördes 82 procent på kortare tid än tolv månader. Det är en förbättring jämfört med 2016, men något sämre än 2015.

Den genomsnittliga handläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2017 har minskat i förhållande till 2016, men är på en

högre nivå än 2015. Medianhandläggningstiden har ökat jämfört med 2016 och 2015.

De två utredningar som överskred en utredningstid på tolv månader kommenteras särskilt i det följande.

Slutrapporten RL 2017:04 rör en olycka på Ängsö, Västmanlands län, den 22 januari 2016 med ett flygplan av modellen Diamond DA 42, opererat av en flygskola. Utredningstiden var knappt 14 månader. Att utredningen drog ut på tiden berodde framförallt på behovet av relativt omfattande kontakter med typcertifikatinnehavaren i Österrike, motortillverkaren i Tyskland samt Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, EASA.

Slutrapporten RL 2017:10 rör ett allvarligt tillbud efter start från Göteborg/Landvetter flygplats den 7 november 2016 med ett flygplan av modellen AVRO 146-RJ 100 opererat av Braathens Regional Aviation AB. Utredningstiden blev 13 månader. Att utredningen drog ut något på tiden berodde bl.a. på att utredningen var förhållandevis komplex och berörde områden, aeroelasticitet och avisning, som krävde anlitande av extern expertis. En annan förklaring är att externremissen kom att ta längre tid i anspråk än planerat till följd av förhållandevis omfattande synpunkter och en begäran om ett möte från Storbritanniens ackrediterade representant och flygplanets brittiska typcertifikatinnehavare.

Tabell 5. Antalet SHK:s pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 18 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

	2015	2016	2017
Antalet pågående utredningar vid årets slut	7	9	7
Andel som överstigit 12 månader i %	14	0	0
Andel som överstigit 18 månader i %	0	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	7,4	7,0	5,6
Medianhandläggningstid vid årets slut	6,2	7,7	6,0

Av de utredningar som fortfarande pågick vid årets slut var det ingen som hade en handläggningstid som då översteg tolv månader, vilket är på samma nivå som 2016 och en tydlig förbättring jämfört med 2015. Såväl genomsnitts- som medianhandläggningstiden för dessa utredningar var vid årsskiftet lägre än vid motsvarande tidpunkt både 2015 och 2016.

Tabell 6. Säkerhetsrekommendationer.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	9	4	23
Lämnade	9	23	15
Tillfredsställande svar	12 ⁷	2 ⁸	23⁹
Otillfredsställande svar	2	2	1
Utgående balans	4	23	16

Under 2017 har 15 säkerhetsrekommendationer lämnats medan 24 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 16 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 20 bedömts som tillfredsställande medan tre har bedömts vara endast delvis tillfredsställande. Ett rekommendationssvar har bedömts som inte tillfredsställande. Nedan redovisas de rekommendationssvar som bedömts som delvis tillfredsställande eller inte tillfredsställande.

I slutrapporten RL 2016:05, som rörde en olycka vid en skolflygning, rekommenderades den europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA bl.a. att identifiera övningar inom flygutbildning som kan innebära en förhöjd riskfaktor och utfärda vägledande material (Guidance Material - GM) för hur dessa bör genomföras praktiskt (RL 2016:05 R1).

Bakgrunden var att Kommissionens förordning (EU) 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten ställer krav på miniminivåer beträffande vad som ska tränas inom olika kategorier av flygskolning. EASA har emellertid inte tagit fram något vägledande material för flygskolor hur dessa övningar ska utföras i praktiken eller vilka begränsningar som bör tillämpas vid träning av specifika moment.

I sitt svar på rekommendationen anförde EASA att de inte hade för avsikt att utfärda något vägledande material. I stället avsåg EASA att stödja de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna i deras tillstånds- och tillsynsuppdrag och framhöll att hanteringen av risker ska ske inom ramen för flygskolornas egna säkerhetsstyrningssystem (SMS). SHK bedömde rekommendationssvaret som delvis tillfredsställande.

I slutrapporten RL 2017:03, som rörde ett allvarligt tillbud i samband med landning på Gällivare flygplats, rekommenderades den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO att verka för att införa ett koncept av generisk karaktär för säker landning som

⁷ Varav ett bedömts som endast delvis tillfredsställande.

⁸ Varav ett bedömts som endast delvis tillfredsställande.

⁹ Varav tre bedömts som endast delvis tillfredsställande.

inkluderar flygfasen från tröskelpassage fram till dess att flygplanet har stannat (RL 2017:03 R1).

Bakgrunden var att det saknas rekommenderade förfaranden avseende den sista delen av en inflygning, från tröskeln fram till slutlig sättning och fullstopp.

I sitt svar på rekommendationen anförde ICAO att syftet med säkerhetsrekommendationen redan var implementerat i existerande föreskrifter från ICAO. SHK konstaterade emellertid att den hänvisning som ICAO refererade till endast avsåg riktlinjer för operativa överväganden innan landning, och bedömde därför rekommendationssvaret som inte tillfredsställande.

I slutrapporten RL 2017:06, som rörde en olycka med en varmluftsballong vid Nynäs Fallet i Örebro län, rekommenderades EASA att överväga att införa krav på tidsmarginaler mellan planerad landningstid och signifikant väder (RL 2017:06 R1).

I sitt rekommendationssvar hänvisade EASA till nya regler som är under utarbetande och som kommer att innehålla krav på operatörer att själva identifiera och utvärdera säkerhetsrisker i verksamheten, att omhänderta dessa risker och att verifiera att åtgärderna är effektiva. Förslaget innehåller också krav på operatörerna att etablera procedurer och upprätta instruktioner avseende besättningsmedlemmarnas ansvar och skyldigheter. Enligt EASA borde detta även inkludera detaljer kring inhämtande och bedömning av väderprognoser och planering av tid och plats för landning med lämpliga marginaler. Mer detaljerade regler skulle enligt EASA stå i strid med ambitionen att tillhandahålla ett enklare och mer proportionerligt regelverk för ballongflygverksamhet.

I sin bedömning av rekommendationssvaret konstaterade SHK att det nya systemet säkert kommer att fungera då det gäller större operatörer. Ballongflygverksamhet bedrivs dock inte sällan av små operatörer med begränsade resurser att utarbeta avancerade säkerhetsledningssystem. Enligt SHK skulle dessa vara mer betjänta av tydliga enkla regler att förhålla sig till. Mot den bakgrunden ansåg SHK att rekommendationssvaret endast kunde anses delvis tillfredsställande.

EASA rekommenderades även att överväga att införa krav på säkerhetssele eller annan fasthållningsanordning för alla ballonger i kommersiell trafik och klargöra under vilka förhållanden anordningen ska användas (RL 2017:06 R2).

Även beträffande denna rekommendation hänvisade EASA till syftet med det kommande regelverket att åstadkomma enklare och mer proportionerliga regler för ballongflygverksamhet, som bygger på principen att operatörerna själva ska identifiera, bedöma och omhänderta risker i verksamheten. EASA anförde vidare att ett

fasthållningssystem i en ballong utan särskilt utrymme för befälhavaren skulle innebära en risk för att någon snubblar eller fastnar i systemet eller att befälhavaren hindras i sin rörelsefrihet.

SHK noterade att regler om fasthållningssystem redan finns för andra typer av ballonger och att händelsen visar att det finns en risk att befälhavaren faller ur korgen om något sådant system inte finns, även i den aktuella typen av ballonger. Enligt SHK är den risken större och allvarligare än att någon trasslar in sig i fasthållningssystemet. SHK anförde vidare att ballongflygoperatörerna ofta är små verksamheter som har begränsade resurser för att utarbeta avancerade säkerhetsledningssystem. Klara, enkla regler om någon form av fasthållningssystem skulle därför enligt SHK utgöra en mer effektiv säkerhetshöjande åtgärd. Mot denna bakgrund gjorde SHK bedömningen att även detta rekommendationssvar endast kunde anses delvis tillfredsställande.

Tabell 7. Utländska luftfartsutredningar som SHK deltagit i.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	19	17	13
Nyinkomna ärenden	8	6	13
Avgjorda ärenden	10	10	12
Utgående balans	17	13	14

SHK har under året deltagit i 13 nya utländska utredningar med en ackrediterad representant eller en expert enligt Chicagokonventionens Annex 13. Under 2016 engagerades SHK i sex nya sådana utredningar och 2015 var motsvarande siffra åtta. Under 2017 har tolv sådana ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har ökat något jämfört med 2016 men ligger på en lägre nivå än 2015.

I varierande grad leder 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.

Militär verksamhet

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

År	2015	2016	2017
Ingående balans	3	5	4
Nyinkomna ärenden	17	21	23
Avgjorda ärenden	15	22	22
Utgående balans	5	4	5

Antalet inkomna anmälningar har ökat något jämfört med 2016 och 2015. Utgående balans vid årets slut har ökat något jämfört med 2016, men ligger på samma nivå som 2015.

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter – utredningar som letts av SHK.

År	2015	2016	2017
Inledda utredningar	2	1	3
Utgivna slutrapporter	2	2	2
Sannolik olycksorsak fastställd	2	2	2

Tre nya utredningar har inletts under året vilket är en ökning i förhållande till 2016 och 2015, då en respektive två utredningar inleddes. Två slutrapporter har publicerats, vilket är samma resultat som föregående år. Liksom under både 2016 och 2015 kunde orsakerna till händelserna fastställas i båda utredningarna.

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

	2015	2016	2017
Totalt antal utgivna rapporter	2	2	2
Antal slutförda inom 12 månader	0	0	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid	18,4	17,5	19,9
Medianhandläggningstid	18,4	17,5	19,9

Ingen av de genomförda utredningarna slutfördes inom 12 månader, vilket var fallet också under 2016 och 2015. Den genomsnittliga handläggningstiden var knappt 20 månader. Utredningarna kommenteras i det följande.

Slutrapporten RM 2017:01 rör ett allvarligt tillbud vid Visingsö med en helikopter 16 opererad av Försvarmakten. Utredningstiden var drygt 20 månader. Utredningen var visserligen omfattande och belyste flera problemområden inom Försvarmaktens helikopterverksamhet men detta förklarar ändå inte den långa utredningstiden. Det kan dock tilläggas att Försvarmakten fortlöpande informerades under utredningstidens gång om gjorda iakttagelser.

Slutrapporten RM 2017:02 behandlar ett allvarligt tillbud söder om Namsos i Norge den 27 februari 2016 med en helikopter 14D opererad av Försvarmakten. Utredningstiden blev 19 månader. Den långa utredningstiden kan delvis förklaras av att en ny utredningsledare fick tillsättas i ett sent skede av utredningen då den tidigare utredningsledaren drabbats av sjukdom. Även om utredningen var förhållandevis komplex kan dock detta inte fullt ut förklara den långa handläggningstiden.

Tabell 4. Antalet SHK:s pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 18 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

	2015	2016	2017
Antalet pågående utredningar vid årets slut	3	2	3
Andel som överstigit 12 månader i %	33	50	0
Andel som överstigit 18 månader i %	0	0	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	8,5	12,4	8,3
Medianhandläggningstid vid årets slut	7,9	12,4	7,2

Vid årets slut var både den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för då pågående ärenden lägre än vad som var fallet såväl 2016 som 2015.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	0	16	6
Lämnade	16	13	20
Tillfredsställande svar	0	20	6
Otillfredsställande svar	0	3	0
Utgående balans	16	6	20

Under året har 20 säkerhetsrekommendationer lämnats medan sex rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 20 rekommendationer inkom rekommendationssvaren i slutet på oktober respektive december och har ännu inte slutbehandlats av SHK. Samtliga behandlade rekommendationssvar har bedömts som tillfredsställande.

Annan verksamhet

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

År	2015	2016	2017
Ingående balans	2	2	2
Nyinkomna ärenden	8	10	5
Avgjorda ärenden	8	10	6
Utgående balans	2	2	1

Antalet inkomna anmälningar och den utgående balansen har minskat jämfört med såväl 2016 som 2015.

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter – utredningar som letts av SHK.

År	2015	2016	2017
Inledda utredningar	1	0	1
Utgivna slutrapporter	2	0	1
Sannolik olycksorsak fastställd	2	-	1

En ny utredning har inletts under året. Den rör en bussolycka söder om Sveg i Härjedalens kommun, Jämtlands län.

En slutrapport har färdigställts under året. Den sannolika olycksorsaken har kunnat fastställas, vilket var fallet även med de två rapporter som färdigställdes under 2015.

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

	2015	2016	2017
Totalt antal utgivna rapporter	2	0	1
Antal slutförda inom 12 månader	1	-	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	50	-	-
Genomsnittlig utredningstid	14,5	-	14,0
Medianhandläggningstid	14,5	-	14,0

Utredningstiden för den utredning som slutfördes under 2017 var 14 månader och kommenteras nedan.

SHK:s slutrapport RO 2017:01 rör ett vindkraftverk som kollapsade och föll till marken. Tornet var konstruerat av sektioner som var sammanfogade med skruvförband. Utredningen visade att man vid monteringen inte uppnått tillräcklig förspänningskraft i skruvförbanden, vilket sedermera ledde till utmattningsbrott i skruvarna. Tillverkaren hade uppmärksammat bristerna, som inte enbart rörde det aktuella vindkraftverket, men hade inte själv lyckats identifiera orsakerna till dem. Tillverkarens huvudkontor låg i Danmark, skruvarna tillverkades i Tyskland och delar av tornets konstruktion tillverkades i Kina.

Att utredningen inte kunde genomföras inom tolv månader berodde på att den var komplex och SHK behövde utöver sina egna resurser även använda extern kompetens. Vidare krävdes att utredningsåtgärder vidtogs i såväl Sverige som i Danmark och Tyskland.

Tabell 4. Antalet SHK:s pågående utredningar vid årets slut, andelen av dessa som då överstigit 12 respektive 18 månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

	2015	2016	2017
Antalet pågående utredningar vid årets slut	1	1	1
Andel som överstigit 12 månader i %	0	1	0
Andel som överstigit 18 månader i %	-	0	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	0,2	12,3	8,9
Medianhandläggningstid vid årets slut	0,2	12,3	8,9

Den utredning som fortfarande pågick vid årets slut rör den ovan nämnda bussolyckan. Utredningstiden var då knappt nio månader, och slutrapporten kommer sannolikt att publiceras i början av 2017.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

År	2015	2016	2017
Ingående balans	0	4	4
Lämnade	10	0	5
Tillfredsställande svar	5	0	8
Otillfredsställande svar	1	0	1
Utgående balans	4	4	0

Under 2017 har fem säkerhetsrekommendationer lämnats medan nio rekommendationssvar har behandlats. Inga utestående rekommendationer fanns att behandla vid årets slut.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har åtta bedömts som tillfredsställande. Ett har bedömts som inte tillfredsställande och kommenteras nedan.

SHK:s slutrapport RO 2017:01 rörde ett vindkraftverk som kollapsade och föll till marken. Rapporten har kommenterats ovan. I slutrapporten lämnades bl.a. en säkerhetsrekommendation till Arbetsmiljöverket om att fördjupa sina kontroller och inspektioner i enlighet med det s.k. maskindirektivet så att man kan säkerställa att maskinen under hela sin livstid möter kraven på säkerhet (RO 2017:01 R5).

Arbetsmiljöverket redogjorde i sitt svar för de tillsynsmöjligheter man har. SHK konstaterade att Arbetsmiljöverkets svar inte gav uttryck för någon ambitionshöjning och att det inte gick att utläsa av svaret om de tillsynsaktiviteter som planerades avsåg det aktuella vindkraftverket, den aktuella vindkraftsparken, alla vindkraftverk från den aktuella tillverkaren eller vindkraftverk generellt i Sverige. Mot den

bakgrunden bedömde SHK rekommendationssvaret som endast delvis tillfredsställande.

2.3.3 *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 bedömning att såväl det nationella som det internationella samverkansarbetet i huvudsak fungerar väl och hela tiden utvecklas.

Enligt 6 § andra stycket förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor har Transportstyrelsen, Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) rätt till insyn i SHK:s utredningar. På så sätt kan dessa myndigheter vid behov vidta tillsynsåtgärder utan dröjsmål. Rätten till insyn tillgodoses genom att de nämnda myndigheterna ges en möjlighet att i varje utredning utse en rådgivare eller koordinator 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 andra aktuella frågor som är intressanta från säkerhetssynpunkt.

Under 2017 har SHK, förutom de kontakter som pågår löpande inom ramen för de olika haveriutredningarna, haft två möten på operativ nivå med Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning samt ett möte vardera med "sjöfartsdelen" respektive "luftfartsdelen" av Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Samverkansmöten har också genomförts med Försvarmakten och MSB. Samverkansmöten på ledningsnivå har skett med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

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, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (sjöolycksutredningsdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2016/798 om järnvägssäkerhet (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 skapa och upprätthålla goda kontakter

och öka den ömsesidiga förståelsen mellan haveriutredningsmyndigheter i olika länder, även utanför de ”obligatoriska” fora som regleras av unionslagstiftningen. På ledningsnivå samverkar SHK årligen dels med övriga nordiska haveriutredningsmyndigheter, dels inom ITSA (International Transport Safety Association) där ett femtontal andra utländska sådana myndigheter ingår, varav flera av de största och för SHK viktigaste samarbetspartnerna när det gäller internationella utredningar, som USA, Kanada, Frankrike, Storbritannien och Australien. Även på utredarnivå deltar SHK återkommande i ett internationellt kunskaps- och kompetensutbyte inom främst de olika transportslagen.

2.3.4 *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 företrädda 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 2017 hade SHK 29 anställda, 8 kvinnor och 21 män. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 51 år. Under året anställdes fyra medarbetare och åtta personer avslutade sina respektive anställningar.

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 huvudsakligen 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 teoretiska och praktiska kompetens undersöks genom prov. Stor vikt fästs vid sökandenas personliga egenskaper.

SHK har, som nämnts ovan, anställt fyra personer under 2017. Samtliga avsåg ersättningsrekryteringar.

Under våren 2016 slutade en utredare inom området befolkningsskydd och räddningstjänst. SHK beslutade då att avvakta med en eventuell ersättningsrekrytering 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. SHK har, under sina dialoger med Justitiedepartementet, fått information om att ärendet är nedprioriterat och att det för närvarande inte pågår något aktivt arbete för att gå vidare med förslagen i betänkandet. Mot bakgrund av detta beslutade SHK att under 2017 genomföra en rekrytering av en utredare inom räddningstjänstområdet. Tjänsten beräknas vara tillsatt under första kvartalet 2018.

Erfarenheterna från genomförda rekryteringar är att myndigheten uppfattas som en attraktiv arbetsplats och att det inte är svårt att rekrytera kvalificerad personal. Det är dock svårt att hitta kvalificerade kvinnliga sökande till utredartjänster. SHK arbetar aktivt för att öka antalet kvinnor som utredare, men tvingas samtidigt konstatera att svårigheterna att uppnå det målet beror på omständigheter utanför myndighetens kontroll.

SHK har upphandlade experter inom flera områden. Upphandlingarna sker i enlighet med den sammanhållna stödprocessen *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. Efter anställning sker kompetensutveckling i enlighet med den sammanhållna delprocessen *Kompetensutveckling* inom ramen för verksamhetsledningssystemet.

Alla nyanställda utredare börjar med en introduktionsutbildning som omfattar, förutom interna rutiner och regler, utbildning i kvalificerad haveriutredning, förvaltningskunskap inkl. rollen som statstjänsteman och den statliga värdegrunden, säkerhet på olycksplats och andra arbetsmiljöfrågor. Haveriutredarnas 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. 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 dessa krav finns individuella utvecklingsplaner för SHK:s sjöutredare som kompletteras vid behov.

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

Minst två medarbetarsamtal per år genomförs med alla medarbetare. Vid minst ett av dessa följs befintliga kompetensutvecklingsplaner upp och en plan för kommande kompetensutveckling fastställs.

Behålla

Personalomsättningen var 25,8 procent 2017 vilket är en ökning med 17,3 procentenheter i jämförelse med föregående år då den var 8,5 procent. År 2015 var personalomsättningen 11,6 procent.

Under 2017 slutade åtta personer sina anställningar vid SHK. Av dessa hade en person en tidsbegränsad anställning på två år som löpte ut under året. Tre personer, som varit tjänstlediga under lång tid, valde att avsluta sina anställningar. Två personer gick i pension och två personer valde att avsluta sina anställningar av andra skäl.

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 bland annat gemensamma myndighetsdagar som hålls varje höst.

Sedan hösten 2016 har SHK ett väl utvecklat intranät där aktuell information läggs ut löpande och där myndighetens verksamhetsledningssystem finns tillgängligt för att enkelt kunna användas i det dagliga arbetet.

Avveckla

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

Under 2017 gick två utredare i pension, en inom civil luftfart och en inom spårbunden trafik. Ersättningsrekryteringar för båda dessa har genomförts.

En utredare inom civil sjöfart avslutade sin anställning under året och en ersättningsrekrytering har genomförts.

Vidare avslutade en utredare inom spårbunden trafik sin anställning under året. SHK har gjort bedömningen att två utredare inom spårbunden trafik för närvarande täcker SHK:s behov inom området och har beslutat att avvakta med en eventuell ersättningsrekrytering.

Två medarbetare inom administrationen avslutade sina anställningar under 2017 och ersättningsrekryteringar för båda dessa befattningar har genomförts.

En medarbetare, tillika avdelningschef, avslutade sin anställning under året. En ersättningsrekrytering genomfördes redan 2014 när den avdelningschefen ansökte om och beviljades tjänstledighet.

Åtgärder för kompetensöverföring

SHK:s verksamhetsledningssystem skapar en tydlighet i hur SHK:s verksamhet fungerar och underlättar kunskapsöverföring.

Ett samarbete mellan utredningsområdena och över avdelningsgränserna när det gäller användning av personalresurser har fortsatt att utvecklas under 2017. För att säkerställa kompetensöverföringen arbetar SHK 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. Nyanställda medarbetare genomgår ett omfattande introduktionsprogram med stöd av en internt utsedd fadder.

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång och för att säkerställa kompetensöverföring försöker SHK ersättningsrekrytera i god tid före pensionsavgångar, vilket emellertid i sin tur medför ökade personalkostnader.

Sammanfattande bedömning

SHK uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen. SHK bedömer även att de vidtagna åtgärderna inom kompetensförsörjningen har bidragit till att SHK kan fullgöra sina uppgifter enligt myndighetens instruktion.

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, och det blir också kostnadskrävande om det ska vara möjligt för en ersättare att gå parallellt med den som ska sluta, för att på så sätt säkerställa kompetensöverföring.

SHK:s erfarenhet är att allt fler väljer att fortsätta sin anställning även efter att de fyllt 65 år. Det gör att ålderspensionsavgångar inte går att förutse på samma sätt som tidigare. En ytterligare utmaning i sammanhanget är att personer mellan 65 och 67 år har en uppsägningstid om endast en månad vilket är en alltför kort tid för att säkerställa kompetensöverföring vid ersättningsrekryteringar.

Även längre ledigheter, 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.

Sammantaget leder detta till ryckighet i planeringen och, inte minst, till att ambitionen att hålla korta utredningstider motverkas.

Praktik i staten och moderna beredskapsjobb

SHK har under året arbetat särskilt med de två regeringsuppdragen *Praktik i staten* och *Moderna beredskapsjobb*. Eftersom alla arbetsuppgifter inom SHK är säkerhetsklassade förutsätts svenskt medborgarskap för att en nyanländ eller en person med funktionsnedsättning ska kunna delta inom något av dessa uppdrag.

SHK är angeläget om att kunna bereda personer inom dessa program meningsfulla erfarenheter och arbetsuppgifter som stärker deras möjligheter till framtida arbete. SHK, som är en relativt liten myndighet med begränsade resurser, har dock bedömt att det inte är möjligt att samtidigt ta emot både en praktikant och en anställd inom uppdraget *Moderna beredskapsjobb*. Bedömningen grundar sig i att de arbetsuppgifter som skulle kunna bli aktuella för SHK att erbjuda är få och såpass snarlika att det i så fall skulle innebära konkurrens om

dem, och tiden som personerna tillbringar på arbetsplatsen skulle därmed inte bli meningsfull.

SHK har under 2017 tagit emot en person med funktionsnedsättning inom ramen för *Praktik i staten*. Praktiken genomfördes på halvtid under sex månader.

SHK har under 2017 gjort förberedelser för att under 2018 kunna anställa en person inom ramen för *Moderna beredskapsjobb*.

2.3.5 Effektivitet och god hushållning

I avsnitt 2.3.2 har redovisats nyckeltal som grund för bedömningen av i vilken mån myndigheten lyckats i sin ambition att effektivisera utredningsverksamheten 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 2015		Andel i % av den totala arbetstiden 2016		Andel i % av den totala arbetstiden 2017	
	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare
Utreda olyckor och tillbud	48	61	54	69	53	69
Samverkan	7	9	8	10	7	8
Kompetensutveckling	5	7	5	7	4	6
Total andel kärnuppgifter	60	77	67	86	64	83
Ledning och styrning	17	12	15	7	17	8
Stöd	23	11	18	7	19	9

I SHK:s verksamhetsplan för 2017 anges som övergripande mål att balansen mellan den tid (ca 80 procent) som haveriutredarna ägnar åt sina kärnuppgifter respektive åt annat arbete (ca 20 procent), inte ska rubbas till nackdel för kärnverksamheten. Till SHK:s kärnuppgifter räknas utredningsarbete, nationell och internationell samverkan med andra myndigheter m.fl. om säkerhetsfrågor, samt kompetensutveckling. Under 2017 har 64 procent av total arbetstid ägnats åt

SHK:s kärnuppgifter. Det är en minskning med tre procentenheter i jämförelse med föregående år då andelen var 67 procent. För SHK:s haveriutredare var andelen tid för kärnuppgifter 83 procent av total tid vilket är en minskning med 3 procentenheter i jämförelse med 2016 då andelen var 86 procent. För 2015 var motsvarande siffror 60 procent respektive 77 procent. Målet i SHK:s verksamhetsplan för 2017 är därmed uppfyllt.

Utredarnas nedlagda tid för kärnuppgiften utreda olyckor och tillbud ligger på samma nivå som föregående år. Däremot har tiden för kärnuppgifterna samverkan och kompetensutveckling minskat med 2 respektive 1 procentenheter.

Att totalt nedlagd tid för kärnuppgifter har minskat till fördel för stöduppgifter kan till viss del förklaras av att det under 2017 genomfördes fyra rekryteringar till utredningsverksamheten vilket tog en del av utredarnas tid i anspråk. Under 2016 rekryterade SHK endast en utredare. Minskningen förklaras även av att delar av gruppen utredare ägnat tid åt fackligt arbete i större utsträckning under 2017 än under 2016.

Utredarnas tid för ledning och styrning har ökat med 1 procent i jämförelse med 2016 vilket till stor del förklaras av att SHK:s tre utredningsordförande under 2017 ägnat mer tid åt styrnings- och utvecklingsfrågor än under 2016.

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
2015	30,29	7,73 ¹⁰	26 %
2016	30,46	7,78 ¹¹	26 %
2017	27,89	7,02¹²	25 %

Andelen stödpersonal jämfört med SHK:s totala antal årsarbetskrafter var 25 procent 2017 vilket är en minskning med en procentenhet i jämförelse med föregående år. Minskningen förklaras till stor del av att en tidsbegränsad anställning på registraturen avslutades i mitten av 2017.

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.

¹⁰ Inkluderat den hela årsarbetskraft som utgjordes av en inhyrd vaktmästare under 2015.

¹¹ Inkluderat den del av en hel årsarbetskraft som utgjordes av en inhyrd vaktmästare under 2016 (SHK:s ordinarie vaktmästare var tjänstledig i fem månader).

¹² Inkluderat den del av en hel årsarbetskraft som utgjordes av en inhyrd vaktmästare under 2017 (SHK:s ordinarie vaktmästare var tjänstledig i tre månader).

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

År	Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader
2015	16,1 %
2016	17,1 %
2017	17,9 %

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

SHK:s kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader har ökat med 0,8 procent i jämförelse med föregående år. Ökningen förklaras främst av att SHK:s totala förvaltningskostnader för 2017 är 4 procent lägre än för 2016 och att denna minskning främst beror på att SHK haft lägre personalkostnader för gruppen utredare under 2017 än under 2016. Skillnaden förklaras även av att kostnaderna för Statens servicecenters tjänster var 200 tkr högre 2017 än under 2016 på grund av ett stödsystembyte.

Övriga åtgärder för ökad effektivitet

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

SHK:s verksamhetsledningssystem

SHK:s arbete med att införa ett heltäckande verksamhetsledningssystem är i det närmaste slutfört och kommer att vara fullt genomfört i början av 2018. Verksamhetsledningssystemet skapar en större tydlighet i hur SHK:s verksamhet fungerar och skapar en helhetssyn där kärn- och stödverksamheten är väl definierad och ansvarsfördelningen tydlig. Vidare underlättar systemet kunskapsöverföring, möjliggör ett mer enhetligt arbetssätt och minskar onödig administration. Ett väl fungerande verksamhetsledningssystem skapar även goda förutsättningar för en ändamålsenlig uppföljning och utvärdering av verksamhetens resultat.

Verksamhetsledningssystemet finns i sin helhet publicerat på SHK:s intranät och är lättillgängligt för alla anställda på SHK.

Elektroniskt ärendehanteringssystem

SHK har sedan i januari 2014 ett elektroniskt ärendehanteringssystem. I syfte att ytterligare effektivisera myndighetens ärendehantering ansökte SHK i en skrivelse till Riksarkivet om att Riksarkivet beslutar medge gallring av pappershandlingar efter att de skannats och lagrats i SHK:s ärendehanteringssystem och e-arkiv. Riksarkivet beslöt den 14 september 2016 att bifalla SHK:s ansökan. Beslutet trädde i kraft

den 1 oktober 2016 och underlättar SHK:s fortsatta arbete för en helt elektronisk ärendehantering. De nya rutinerna infördes den 1 januari 2017. För att uppnå målet om att ha en helt elektronisk ärendehantering påbörjade SHK under 2017 ett arbete med att komplettera ärendehanterings-systemet med elektronisk signatur. Detta arbete ska slutföras under 2018.

Ökade kostnader för Statens servicecenters tjänster

I ett avseende har myndigheten inte kunnat säkerställa ett effektivt resursutnyttjande. SHK köper tjänster avseende löne- och ekonomi-administration av Statens servicecenter (SSC), i enlighet med vad regeringen föreskrivit. Anlitandet av SSC har emellertid för SHK inneburit avsevärda kostnadsökningar och effektivitetsminskningar.

Under 2014 ändrade SSC sin prismodell från en fastprismodell till en modell med löpande priser vilket i ett slag ledde till en kostnadsökning för SHK på 100 tkr per år. I slutet av 2016 erhöll SHK ett nytt förslag på överenskommelse från SSC med återigen en ny prismodell och med ytterligare kostnadsökningar på 260 tkr per år.

SHK bedömde kostnadsökningen som helt orimlig men fick trots flera påstötningar ingen tydlig redogörelse från SSC hur kopplingen mellan de höjda avgifterna och specifika tjänster såg ut. Inledningsvis fanns från SSC:s sida inte heller någon beredvillighet att, som överenskommelsen mellan myndigheterna föreskriver, förhandla om de begärda ändringarna i prissättningen. SHK lyckades emellertid i slutändan få gehör för att avgiftsändringarna åtminstone skulle genomföras i enlighet med vad som föreskrivs i den gällande överenskommelsen mellan SHK och SSC. Prismodellen från 2014 har därför fortsatt att gälla för SHK även under 2017. Den nya prismodellen med nya högre avgifter trädde i kraft den 1 januari 2018.

Under 2019 löper SSC:s ramavtal om lönesystem ut, vilket medför ytterligare kostnadsökningar. SSC beräknar att SHK:s kostnader för att införa ett nytt lönesystem kommer att uppgå till 500 tkr, fördelat på fem år.

Sammantaget innebär detta årliga fasta kostnadsökningar med 69 % jämfört med den tidigare fastprismodellen som gällde fram till 2014 och med 47 % jämfört med den överenskommelse som gällde fram till och med 2017. Den mycket stora kostnadsökningen motsvaras inte av någon förbättrad service gentemot myndigheten utan tvärtom. Effektiviteten och kvaliteten på SSC:s tjänster har försämrats. SHK har tillsammans med andra myndigheter uppvaktat Finansdepartementet och påtalat det orimliga i Statens servicecenters prisökningar och försämrade kvalitet.

2.3.6 *Kostnader*

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2017 uppdelat på särskilda utredningskostnader och förvaltningskostnader. Särskilda utrednings-

kostnader 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
2015	795	85	1 389	362	482	3 113
2016	452	39	2 010	676	1 356	4 533
2017	508	334	805	213	692	2 552

De särskilda utredningskostnaderna är händelsestyrda och bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket stöd från externa specialister och konsulter som krävs i pågående och under året avslutade utredningar.

SHK:s särskilda utredningskostnader har minskat med 1 981 tkr i jämförelse med föregående år. Minskningen avser i huvudsak konsultkostnader och resekostnader och förklaras av att pågående och avslutade utredningar under 2017 inte varit lika resurskrävande som de under 2016. SHK hade under 2016 framförallt två stycken utredningar som krävde en hel del konsultinsatser och resor, nämligen postflygsolyckan i Oajevágge i Jokkmokks kommun och olyckan med ett vindkraftverk i Lemnhult i Vetlanda kommun.

Kostnadsökningen på 295 tkr inom området spårtrafik förklaras av att utredningen gällande en urspårning i Ludvika krävt stöd från externa experter i relativt stor omfattning.

Förvaltningskostnader

Tabell 2. Förvaltningskostnader (tkr).

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra Händelser	Totalt
2015	13 254	6 300	13 062	3 979	2 425	39 020
2016	10 651	3 713	20 036	3 742	2 995	41 136
2017	10 686	4 867	12 750	6 220	5 245	39 768

SHK:s förvaltningskostnader har minskat med 1 368 tkr i jämförelse med föregående år. Det förklaras framförallt av att kostnader för personal och kompetensutveckling var lägre under 2017 än under 2016. De jämförelsevis lägre kostnaderna för personal förklaras av att fyra utredare avslutade sina anställningar under 2017. För två av dessa har ersättningsrekryteringar slutförts under 2017 och ytterligare en kommer att slutföras under 2018.

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

Inom området civil luftfart har förvaltningskostnaderna minskat med 7 286 tkr jämfört med föregående år. Det förklaras till stor del av att den ovan nämnda postflygsolyckan i Oajevágge i Jokkmokks kommun tog stora resurser i anspråk under 2016. Dessutom har ett antal av SHK:s luftfartsutredare i större utsträckning varit engagerade i utredningar inom det militära området under 2017. På motsvarande sätt har kostnaderna inom det militära området i stället ökat med 2 478 tkr under 2017. SHK:s luftfartsutredare har även varit delaktiga i två utredningar inom området annan verksamhet vilket också är en bidragande orsak till att kostnaderna inom luftfartsområdet minskat.

Kostnadsökningen på 2 250 tkr inom området annan verksamhet förklaras till stor del av att SHK använt kompetens från andra utredningsområden i både den ovan nämnda bussolyckan och i utredningen med vindkraftverket i Lemnhult i Vetlanda kommun som avslutades under 2017.

Kostnadsökningen på 1 154 tkr inom området spårbunden trafik förklaras av att antalet pågående utredningar var fler till antalet sett till hela året 2017 i jämförelse med 2016.

Totala kostnader per utredningsområde

Tabell 3. Totala kostnader (tkr).

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra Händelser	Totalt
2015	14 049	6 385	14 452	4 340	2 907	42 133
2016	11 103	3 752	22 046	4 418	4 351	45 670
2017	11 194	5 201	13 555	6 433	5 937	42 320

3. Finansiell redovisning

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

3.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2017	2016
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		42 265	45 611
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	48	47
Finansiella intäkter	2	8	12
Summa		42 320	45 670
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	3	-31 344	-33 543
Kostnader för lokaler		-2 825	-2 679
Övriga driftkostnader	4	-7 267	-8 686
Finansiella kostnader	5	-30	-27
Avskrivningar och nedskrivningar		-854	-734
Summa		-42 320	-45 670
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

3.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	6	685	1 259
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	0	0
Summa		685	1 259
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	206	446
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	90	77
Summa		296	522
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	10	515	332
Övriga kortfristiga fordringar		0	-8
Summa		515	324
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	11	868	741
Summa		868	741
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	12	-3 085	40
Summa		-3 085	40
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		7 641	4 742
Summa		7 641	4 742
SUMMA TILLGÅNGAR		6 920	7 629
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	13	0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	14	0	71
Övriga avsättningar	15	484	425
Summa		484	497
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	16	980	1 781
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	17	1 163	1 131
Leverantörsskulder		1 433	759
Övriga kortfristiga skulder	18	620	607
Summa		4 196	4 278
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	19	2 240	2 854
Summa		2 240	2 854
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		6 920	7 629

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 2:7 Ramanslag Statens haverikommission ap.1 Statens haverikommission - del till SHK	20	-40	45 390	0	45 350	-42 265	3 085
Summa	-40	45 390	0	45 350	-42 265	3 085	

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

Statens haverikommissionens 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 tkr bokförts som periodavgränsningsposter. Motsvarande beloppsgräns föregående år var 10 tkr.

Upplýsningar om avvikelser

Avvikelse 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.

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.

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	1 077
Ordförande i Nämnden mot diskriminering	35
Inga förmåner	

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	2017	2016
Totalt	2,8%	4,8%
Andel 60 dagar eller mer	83,5%	77,7%
Kvinnor	-	13,6%
Män	1,3%	0,6%
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	2,7%	5,3%
Anställda 50 år -	2,8%	4,7%

Sjukfrånvaro för gruppen kvinnor och för anställda 29 år eller yngre redovisas inte eftersom antalet anställda i gruppen är under tio personer.

3.5 *Noter***Resultaträkning (tkr)**

	2017	2016
Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	48	47
Summa	48	47
Not 2 Finansiella intäkter		
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	8	12
Summa	8	12
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)	19 285	20 170
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	90	12
Sociala avgifter	11 002	11 458
Övriga kostnader för personal	1 057	1 915
Summa	31 344	33 543
Not 4 Övriga driftkostnader		
Resor, representation, information	1 209	1 381
Köp av varor	566	575
Köp av tjänster	5 357	6 679
Övrigt	136	52
Summa	7 267	8 686
Not 5 Finansiella kostnader		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	30	26
Övriga finansiella kostnader	0	1
Summa	30	27

Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.

Balansräkning (tkr)

	2017-12-31	2016-12-31
Not 6 Balanserade utgifter för utveckling		
Ingående anskaffningsvärde	1 722	1 208
Årets anskaffningar	0	514
Summa anskaffningsvärde	1 722	1 722
Ingående ackumulerade avskrivningar	-463	-122
Årets avskrivningar	-574	-340
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 037	-462
Utgående bokfört värde	685	1 259
Not 6 och 7 är särredovisade jämfört med föregående år		
Not 7 Rättigheter och andra immateriella anläggningar		
Ingående anskaffningsvärde	325	325
Summa anskaffningsvärde	325	325
Ingående ackumulerade avskrivningar	-325	-325
Summa ackumulerade avskrivningar	-325	-325
Utgående bokfört värde	0	0
Not 8 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
Ingående anskaffningsvärde	1 429	1 429
Årets utrangeringar	-81	0
Summa anskaffningsvärde	1 348	1 429
Ingående ackumulerade avskrivningar	-983	-715
Årets avskrivningar	-240	-268
Årets utrangeringar	81	0
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 142	-983
Utgående bokfört värde	206	446
Not 9 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
Ingående anskaffningsvärde	1 326	1 300
Årets anskaffningar	53	26
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-20	0
Summa anskaffningsvärde	1 359	1 326
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 249	-1 123
Årets avskrivningar	-40	-126
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	20	0
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 269	-1 249
Utgående bokfört värde	90	77
Not 10 Fordringar hos andra myndigheter		
Fordran ingående mervärdesskatt	515	332
Summa	515	332

Balansräkning (tkr)

	2017-12-31	2016-12-31
Not 11 Förutbetalda kostnader		
Förutbetalda hyreskostnader	703	633
Övriga förutbetalda kostnader	165	107
Summa	868	741
Not 12 Avräkning med statsverket		
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	40	-2 932
Redovisat mot anslag	42 265	45 611
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-45 390	-44 260
Återbetalning av anslagsmedel	0	1 622
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-3 085	40
Summa Avräkning med statsverket	-3 085	40
Not 13 Myndighetskapital		
Specifikation förändring av myndighetskapitalet		
Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
Not 14 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
Ingående avsättning	71	209
Årets pensionskostnad	-71	-4
Årets pensionsutbetalningar	0	-134
Utgående avsättning	0	71
Not 15 Övriga avsättningar		
Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder		
Ingående balans	425	476
Årets förändring	59	-51
Utgående balans	484	425

Balansräkning (tkr)

	2017-12-31	2016-12-31
Not 16 Lån i Riksgäldskontoret		
Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
Ingående balans	1 781	1 976
Under året nyupptagna lån	53	539
Årets amorteringar	-854	-734
Utgående balans	980	1 781
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 500	2 800
Not 17 Kortfristiga skulder till andra myndigheter		
Arbetsgivaravgifter	517	522
Leverantörsskulder andra myndigheter	646	609
Summa	1 163	1 131
Not 18 Övriga kortfristiga skulder		
Personalens källskatt	609	605
Övriga kortfristiga skulder	11	2
Summa	620	607
Not 19 Upplupna kostnader		
Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 890	2 407
Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	111	114
Övriga upplupna kostnader	239	333
Summa	2 240	2 854

Anslagsredovisning

Not 20 Uo 6 2:7 ap.1

Statens haverikommission

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 4 539 tkr.

Anslaget är räntebärande.

3.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2017	2016	2015	2014	2013
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2500	2 800	2 800	2 000	2 000
Utnyttjad	980	1 781	1 976	1 068	1 458
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 *	5	31	63
Räntekostnader	30	27	19	7	12
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	48	47 **			
Anslagskredit					
Beviljad	4 539	4 426	4 368	4 344	4 262
Utnyttjad	0	40	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	3 085	0	2 932	5 193	2 258
Bemyndiganden(ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	28	30	29	28	27
Medelantalet anställda (st)	30	35	35	31	29
Driftkostnad per årsarbetskraft***	1 389	1 346	1 328	1 292	1 338
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

* Uppgiften om ränteintäkt har korrigerats för 2016.

** Uppgiften för avgiftsintäkter har korrigerats för 2016.

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

	år 2017	år 2016	år 2015	år 2014	år 2013
Förvaltningskostnader per åa	1 389	1 346	1 328	1 292	1 338
Särskilda utredningskostnader per åa	91	151	106	112	195
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 480	1 497	1 434	1 405	1 533

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

Stockholm den 20 februari 2018

Hans Ytterberg
Generaldirektör