



Årsredovisning

Räkenskapsåret 2018

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
1.3	Mål	5
2.	RESULTATREDOVISNING	5
2.1	Resultatredovisningens indelning	5
2.2	Sammanfattande bedömning	6
2.3	Utredning av olyckor och tillbud	8
2.4	Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra organ	27
2.5	Kompetensförsörjning	28
2.6	Regeringsuppdragen Praktik i staten och Moderna beredskapsjobb	32
2.7	Effektivitet och god hushållning	33
2.8	Kostnader	36
3.	FINANSIELL REDOVISNING	39
3.1	Resultaträkning	39
3.2	Balansräkning	40
3.3	Anslagsredovisning	41
3.4	Tilläggsupplysningar	42
3.5	Noter	44
3.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	47
4.	ÖVRIGT	48
4.1	Utgivna rapporter 2018	48

1. VERKSAMHETENS INRIKTNING

1.1 Uppgifter

Statens haverikommission (SHK) har till uppgift att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom sjöfart, spårbunden trafik, luftfart, vägtrafik och annan verksamhet. Med annan verksamhet avses alla verksamheter i samhället som inte är att hänföra till sjöfart, spårbunden trafik, luftfart 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 sjösäkerhetsbyrån (EMSA), den europeiska järnvägsbyrån (ERA) och den europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).

Syftet med SHK:s utredningar är att

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

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.

1.3 Mål

De utredningar av olyckor och tillbud som SHK ska genomföra ska slutföras snarast, och 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 räddningsinsatser.

2. RESULTATREDOVISNING

2.1 Resultatredovisningens indelning

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

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.

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

2.1.2 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 ska bedömas som en olycka eller som 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.

2.1.3 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 eller 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 än den som SHK kan ha föreslagit. 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 Sammanfattande bedömning

SHK gör den sammanfattande bedömningen att verksamheten har fortsatt att utvecklas positivt och att myndigheten under år 2018 har uppfyllt målen för verksamheten. 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 har systematiskt arbetat för att minska handläggningstiderna vid myndigheten. Ett flertal åtgärder har vidtagits för att stärka planering och uppföljning av utredningsarbetet. 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. I verksamhetsplanen för 2019 anges nu som övergripande mål att SHK:s utredningar i de allra flesta fall ska slutföras på klart kortare tid än tolv månader.

SHK konstaterar att under 2018 var handläggningstiderna för samtliga slutförda utredningar kortare än tolv månader och den genomsnittliga handläggningstiden var kortare än nio månader.

SHK:s bedömning är att de ansträngningar som gjorts och kontinuerligt görs har varit framgångsrika. Vid en jämförelse med utredningstider vid andra staters säkerhetsutredningsmyndigheter hävdar sig SHK mycket väl. Utmaningen framöver blir att säkerställa att organisationen klarar att varaktigt behålla denna nivå.

Arbetet med att införa ett heltäckande verksamhetsledningssystem är slutfört. Det processbaserade verksamhetsledningssystemet är utformat för att svara mot myndighetens behov och ökar bl.a. förutsättningarna att bedriva verksamheten på ett enhetligt sätt. Sedan inledningen av 2018 bedrivs utredningsarbetet i enlighet med en transportslagsgemensam utredningshandbok, vilket bidrar till ökad effektivitet och enhetlighet.

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.

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 Utredning av olyckor och tillbud

2.3.1 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).

Totalt SHK	2016	2017	2018
Ingående balans	48	41	36
Nyinkomna ärenden	413	418	459
Avgjorda ärenden	420	423	455
Utgående balans	41	36	40

Antalet nyinkomna ärenden har fortsatt att öka jämfört med 2017 och 2016. Den totala utgående balansen av ärenden vid årets slut har ökat marginellt jämfört med 2017, men är något lägre än 2016.

Tabell 2. Antalet inledda utredningar och utgivna slutrapporter.

Totalt SHK	2016	2017	2018
Inledda utredningar	25	18	25
Utgivna slutrapporter	24	25	20
Sannolik olycksorsak fastställd	23	25	20

Antalet publicerade slutrapporter minskade något under 2018 jämfört med 2017 och 2016. I tabell 2 ses tydligt sambandet mellan antalet utgivna slutrapporter ett visst år och antalet inledda utredningar under det föregående året.

Den sannolika olycksorsaken har fastställts i alla ärenden, vilket är på samma nivå som 2017 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 handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

Totalt SHK	2016	2017	2018
Totalt antal utgivna rapporter	24	25	20
Antal slutförda inom 12 månader	16	19	20
Andel slutförda inom 12 månader i %	67	76	100
Genomsnittlig utredningstid	12,8	11,6	8,6
Medianhandläggningstid	11,8	11,5	8,6

Andelen utredningar som kunnat färdigställas inom tolv månader uppgick till 100 procent, vilket är en betydande förbättring i förhållande till såväl 2017 som 2016. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för de under året färdigställda utredningarna har även den fortsatt att minska signifikant.

Målet att undersökningarna ska slutföras snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet, är därmed uppfyllt inom samtliga utredningsområden.

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

Totalt SHK	2016	2017	2018
Antalet pågående utredningar vid årets slut	23	16	21
Andel som överstigit 12 månader i %	9	0	5
Andel som överstigit 18 månader i %	0	0	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	6,5	6,6	6,4
Medianhandläggningstid vid årets slut	6,8	6,2	5,3

Balansen av pågående utredningar vid årets slut har ökat något jämfört med 2017, men ligger på en lägre nivå än 2016.

Andelen pågående utredningar vid utgången av året som då var äldre än 12 månader har ökat jämfört med 2017. Vid utgången av 2018 var en pågående utredning äldre än tolv månader. Liksom vid utgången av 2017 och 2016 var ingen pågående utredning äldre än 18 månader.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

SHK totalt	2016	2017	2018
Ingående balans	30	63	46
Lämnade	88	53	42
Tillfredsställande svar	47	65	52³
Otillfredsställande svar	8	5	3
Utgående balans	63	46	33

Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har minskat jämfört med såväl 2017 som 2016. Antalet hanterade rekommendationssvar har minskat något men den utgående balansen har fortsatt att minska jämfört med 2017 och 2016.

2.3.2 *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).

Civil sjöfart	2016	2017	2018
Ingående balans	16	7	7
Nyinkomna ärenden	209	224	253
Avgjorda ärenden	218	224	251
Utgående balans	7	7	9

Antalet inkomna anmälningar har fortsatt att öka jämfört med både 2017 och 2016. Den utgående balansen är något högre än 2017 och 2016.

³ Varav sju bedömts vara delvis tillfredsställande.

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

Civil sjöfart	2016	2017	2018
Preliminära bedömningar	6	7	12
Inledda utredningar	6	4	7
Utgivna slutrapporter	10	6	5
Sannolik olycksorsak fastställd	10	6	5

Antalet inledda utredningar har ökat jämfört med 2017 och 2016. Under året har tolv preliminära bedömningar gjorts av SHK, vilket är fler än under 2017 och 2016.

Antalet utgivna rapporter är färre än under 2017 och 2016, vilket främst kan förklaras av att det under 2017 endast inleddes fyra utredningar. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket även var fallet 2017 och 2016.

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

Civil sjöfart	2016	2017	2018
Totalt antal utgivna rapporter	10	6	5
Antal slutförda inom 12 månader	7	6	5
Andel slutförda inom 12 månader i %	70	100	100
Genomsnittlig utredningstid	14,4	11,0	10,5
Medianhandläggningstid	11,8	11,4	10,9

Av de under året publicerade slutrapporterna slutfördes samtliga på kortare tid än tolv månader, vilket är ett resultat på samma nivå som 2017, men en förbättring jämfört med 2016 då 70 procent slutfördes på kortare tid än tolv månader. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har fortsatt att minska.

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

Civil sjöfart	2016	2017	2018
Antalet pågående utredningar vid årets slut	6	4	6
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	0
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	4,3	7,5	5,0
Medianhandläggningstid vid årets slut	4,2	8,2	5,0

Antalet pågående utredningar vid årets slut har ökat något jämfört med 2017 och är på samma nivå som 2016. Den genomsnittliga utredningstiden och medianhandläggningstiden för de utredningar som fortfarande pågick vid årets slut är dock lägre än 2017, om än något högre än 2016. Vid årsskiftet fanns emellertid inga utredningar som var äldre än 12 månader.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer – utredningar som letts av SHK.

Civil sjöfart	2016	2017	2018
Ingående balans	6	29	4
Lämnade	51	7	13
Tillfredsställande svar	25 ⁴	29	3
Otillfredsställande svar	3	3	1
Utgående balans	29	4	13

Under 2018 har 13 säkerhetsrekommendationer lämnats medan fyra rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 13 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 tre bedömts som tillfredsställande, medan ett rekommendationssvar har bedömts som inte tillfredsställande. Nedan redovisas detta särskilt.

I slutrapporten RS 2017:06, som rörde en grundstötning med det polska motorsegelfartyget ZJAWA IV den 5 december 2016 vid Falsterborev, Skåne län, rekommenderades den polska flaggstatskontrollmyndigheten att komplettera sina tillsynsrutiner så att dessa bättre omhändertar magnetkompassers funktion och användning (RS 2017:06 R1).

⁴ Varav fem bedömts vara delvis tillfredsställande.

Den polska flaggstatskontrollmyndigheten inkom inte med något rekommendationssvar, trots påminnelse. Rekommendationen har därmed inte fått något tillfredsställande svar.

Tabell 6. Sjöfartsutredningar som leds av en annan stat.

Sjöfartsutredningar ledda av en annan stat	2016	2017	2018
Ingående balans	2	1	0
Nyinkomna utredningar	0	0	0
Avslutade utredningar	1	1	0
Utgående balans	1	0	0

Under året har SHK inte deltagit i någon utredning som leds av ett annat lands utredningsorgan.

2.3.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden totalt.

Spårbunden trafik	2016	2017	2018
Ingående balans	1	5	1
Nyinkomna ärenden	50	26	31
Avgjorda ärenden	46	30	30
Utgående balans	5	1	2

Antalet inkomna anmälningar har ökat något under 2018 jämfört med 2017, men är lägre än 2016. När det gäller utgående balans har den ökat marginellt jämfört med 2017 men är lägre än 2016.

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter.

Spårbunden trafik	2016	2017	2018
Inledda utredningar	5	1	2
Utgivna slutrapporter	1	5	1
Sannolik olycksorsak fastställd	1	5	1

Antalet inledda utredningar har ökat något jämfört med 2017 men är på en lägre nivå än 2016. Under året publicerades slutrapport i ett ärende, vilket är en minskning jämfört med 2017 och på samma nivå som 2016. Minskningen beror på att antalet inledda utredningar minskade 2017. Sannolik olycksorsak fastställdes i det ärende som avslutades under året, vilket även skedde i samtliga fall under 2017 och 2016.

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

Spårbunden trafik	2016	2017	2018
Totalt antal utgivna rapporter	1	5	1
Antal slutförda inom 12 månader	1	4	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	100	80	100
Genomsnittlig utredningstid	8,9	11,4	10,4
Medianhandläggningstid	8,9	11,5	10,4

Den utredning som avslutades under året kunde slutföras inom tolv månader. Det är en förbättring jämfört med 2017 och på samma nivå som under 2016. Även den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har förbättrats jämfört med 2017, men var något längre än 2016.

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.

Spårbunden trafik	2016	2017	2018
Antalet pågående utredningar vid årets slut	5	1	2
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	50
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	4,6	2,6	13,3
Medianhandläggningstid vid årets slut	3,3	2,6	13,3

Antalet pågående utredningar vid årets slut var högre än 2017, men lägre än 2016. I ett av de pågående ärendena hade handläggningstiden vid årets slut överskridit tolv månader, vilket är en försämring jämfört med 2017 och 2016.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

Spårbunden trafik	2016	2017	2018
Ingående balans	0	1	6
Lämnade	1	6	5
Tillfredsställande svar	0	1	6⁵
Otillfredsställande svar	0	0	0
Utgående balans	1	6	5

Under året har fem säkerhetsrekommendationer lämnats. Sex rekommendationssvar har behandlats och bedömts som tillfredsställande, varav två dock som endast delvis omhändertagna. Beträffande den utgående balansen på fem rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av SHK. Nedan redovisas de rekommendationssvar som bedömts som endast delvis omhändertagna.

I slutrapporten RJ 2017:03, som rörde en kollision mellan två tåg på sträckan Piteå–Arneberg, Norrbottens län, den 21 september 2016, rekommenderades Transportstyrelsen att inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket genom sitt säkerhetsstyrningssystem omhändertar de lärdomar och erfarenheter beträffande förståelsen för, utbildningen i, funktionaliteten hos och uppföljningen av planerings- och dokumentationssystemet STEG och dess användning i relation till blanketter och övriga system som belysts i rapporten (RJ 2017:03 R3).

Transportstyrelsen svarade att rekommendationen skulle läggas in i Transportstyrelsens tillsynsbank för att därefter prioriteras och samordnas med annan tillsynsaktivitet under 2018.

SHK ansåg i och för sig att det var positivt att rekommendationen lagts in i Transportstyrelsens tillsynsbank och att det var naturligt att prioritering skulle ske i förhållande till övriga tillsynsåtgärder. SHK ansåg dock inte att Transportstyrelsen genom sitt svar tagit ställning till om de föreslagna åtgärderna skulle vidtas eller när så skulle kunna ske. Rekommendationen bedömdes därför endast vara delvis omhändertagen.

I slutrapporten RJ 2017:05, som rörde en kollision mellan två tåg på driftplatsen Fångsjöbacken, Jämtlands län, den 11 oktober 2016, rekommenderades Railcare T AB att utöver redan vidtagna åtgärder överväga om det går att göra fysiska förbättringar av förarmiljön i den aktuella loktypen avseende sikt, ljus och ljudförhållanden (RJ 2017:05 R1).

⁵ Varav två bedömts vara delvis tillfredsställande.

När det gällde sikt- och ljusförhållandena ansågs Railcare ha gjort nödvändiga undersökningar och vidtagit adekvata åtgärder. När det gällde ljudförhållandena i förarmiljön (den generellt höga ljudnivån i förarhytten och de små skillnaderna i decibel mellan ljudnivån i hytten och ATC-systemets varningssignaler) framgick inte av rekommendationssvaret om några åtgärder övervägts och i så fall vilka. Även om SHK visserligen insåg att det skulle kunna innebära utmaningar för Railcare att komma till rätta med problemen, ansåg SHK mot denna bakgrund inte att svaret var tillfredsställande i denna del. Rekommendationssvaret bedömdes således som endast delvis tillfredsställande.

2.3.4 *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 deltagit med en s.k. ackrediterad representant eller en expert. I varierande grad leder även dessa utredningar till arbetsinsatser från SHK:s sida. Därmed påverkar de också SHK:s egna utredningar vad gäller t.ex. utredningstider.

Möjligheten för SHK att påverka utredningstiderna för de utredningar som leds av en annan stat är emellertid 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.

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

Civil luftfart	2016	2017	2018
Ingående balans	24	23	22
Nyinkomna ärenden	123	140	142
Avgjorda ärenden	124	141	141
Utgående balans	23	22	23

Antalet inkomna anmälningar har fortsatt att öka, om än marginellt jämfört med 2017. Den totala balansen av luftfartsärenden har dock legat relativt konstant under de senaste tre åren.

Tabell 2. Utredningar som inlett av SHK indelade i luftfartskategorier och typ av luftfartyg.

Civil luftfart - Kategori	2016	2017	2018
Kommersiell luftfart	7	1	2
Privat luftfart	6	8	11
Civil statsluftfart	-	-	-
Summa	13	9	13
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan ⁶	6	-	2
Flermotoriga mindre flygplan	1	-	-
Enmotoriga flygplan	-	5	6
Sjöflygplan	-	-	-
Helikoptrar	3	1	2
Segelflygplan	2	3	3
Varmluftsbullonger	1	-	-
Övriga	-	-	-

Antalet inledda utredningar har ökat jämfört med 2017 och ligger på samma nivå som 2016.

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

Civil luftfart - Kategori	2016	2017	2018
Kommersiell luftfart	3	6	2
Privat luftfart	8	5	8
Civil statsluftfart	-	-	-
Summa	11	11	10
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan	4	5	-
Flermotoriga mindre flygplan	-	1	-
Enmotoriga flygplan	3	-	5
Sjöflygplan	-	-	-
Helikoptrar	2	1	2
Segelflygplan	2	3	3
Varmluftsbullonger	-	1	-
Övriga	-	-	-
Sannolik olycksorsak fastställd	10	11	10

⁶ Med stora flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

Under året har 10 slutrapporter getts ut, vilket är marginellt färre än 2017 och 2016. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket är på samma nivå som 2017 och en ökning jämfört med 2016.

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

Civil luftfart	2016	2017	2018
Totalt antal utgivna rapporter	11	11	10
Antal slutförda inom 12 månader	8	9	10
Andel slutförda inom 12 månader i %	73	82	100
Genomsnittlig utredningstid	10,9	10,3	6,8
Medianhandläggningstid	11,2	11,5	7,8

Samtliga under året publicerade slutrapporter slutfördes på kortare tid än tolv månader. Detta är en förbättring jämfört med såväl 2017 som 2016.

Även den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2018 har minskat i förhållande till 2017 och 2016.

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

Civil luftfart	2016	2017	2018
Antalet pågående utredningar vid årets slut	9	7	10
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	0
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	7,0	5,6	5,5
Medianhandläggningstid vid årets slut	7,7	6,0	5,0

Av de utredningar som fortfarande pågick vid årets slut var det ingen som hade en handläggningstid som då översteg tolv månader. Detsamma gällde 2017 och 2016. Såväl genomsnitts- som medianhandläggningstiden för dessa utredningar var vid årsskiftet lägre än vid motsvarande tidpunkt både 2017 och 2016.

Tabell 6. Säkerhetsrekommendationer.

Civil luftfart	2016	2017	2018
Ingående balans	4	23	16
Lämnade	23	15	9
Tillfredsställande svar	2 ⁷	23 ⁸	8⁹
Otillfredsställande svar	2	1	2
Utgående balans	23	16	15

Under 2018 har nio säkerhetsrekommendationer lämnats medan tio rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 15 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 fem bedömts som tillfredsställande medan tre har bedömts vara endast delvis tillfredsställande. Två rekommendationssvar har bedömts som inte tillfredsställande. Nedan redovisas de rekommendationssvar som bedömts som delvis tillfredsställande eller inte tillfredsställande.

I slutrapporten RL 2015:11, som rörde en olycka i Kungsängen den 14 juli 2014 med helikoptern SE-JKJ av modellen MD 600N, rekommenderades den europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) att på lämpligt sätt informera branschen om i vilka former foliering av luftfartyget är tillåtet. (RL 2015:11 R1).

EASA svarade den 25 september 2015 att man undersökte frågan och att man avsåg att ta kontakt med Transportstyrelsen för att lämna ett samordnat svar. Trots flera påminnelser, som EASA bekräftat att man tagit del av, har EASA inte återkommit med något svar i sak. SHK har därför bedömt att rekommendationen inte omhändertagits på ett tillfredsställande sätt av EASA.

I slutrapporten RL 2016:07, som rörde ett allvarligt tillbud under inflygning till Visby flygplats den 30 november 2014, rekommenderades EASA att överväga att införa tillfälliga begränsningar i manöverenveloppen för flygplanstypen eller begränsningar av effektområden i densamma tills problematiken är löst och åtgärdad (RL 2016:07 R1).

EASA besvarade rekommendationen och anförde att ytterligare tester skulle utföras av typcertifikatinnehavarna för flygplanet och dess propellrar. Sådana tester bedömdes nödvändiga för att hitta grundorsakerna till de problem med allvarliga vibrationer som drabbat

⁷ Varav ett bedömts vara delvis tillfredsställande.

⁸ Varav tre bedömts vara delvis tillfredsställande.

⁹ Varav fyra bedömts vara delvis tillfredsställande.

flygplanstypen. EASA har därefter inte återkommit med något ytterligare svar.

SHK delade uppfattningen att ytterligare tester behöver göras och ansåg även att de bör ske under överinseende av de myndigheter som ansvarar för certifieringen av flygplanstypen och dess propellrar. Emellertid syftade rekommendationen till att begränsa riskerna med användningen av flygplanstypen till dess att sådana tester gör det möjligt att identifiera grundorsaken till de problem som förekommit med flygplanstypen. SHK bedömde därför att rekommendationen inte blivit omhändertagen av EASA.

I slutrapporten RL 2017:06, som rörde en olycka vid Nynäs Fallet, Örebro län, den 10 maj 2016 med varmluftsballongen SE-ZOU av modellen LBL 120, rekommenderades EASA dels att överväga att införa krav på tidsmarginaler mellan planerad landningstid och signifikant väder (RL 2017:06 R1), dels 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).

När det gäller den första rekommendationen svarade EASA att ett förslag till nya regler innehåller krav på operatörer som bedriver kommersiell verksamhet att identifiera och utvärdera säkerhetsrisker i verksamheten, att omhänderta dessa risker genom åtgärder och att verifiera att åtgärderna är effektiva. Förslaget till nya regler innehåller också krav på att operatörerna ska etablera procedurer och upprätta instruktioner avseende besättningsmedlemmarnas ansvar och skyldigheter. Enligt EASA borde detta även innefatta detaljer kring befälhavarens skyldighet att inhämta och bedöma väderprognoser och beakta prognoserna för planerad tid och plats för landning med lämpliga marginaler. Tillsynsmyndigheterna kommer också ha en skyldighet att kontinuerligt verifiera att operatörerna uppfyller kraven.

Enligt EASA förväntas en effektiv implementering av de nya reglerna omhänderta risken för att operatörerna opererar utom väderminima. Mer detaljerade regler skulle enligt EASA stå i strid med målet att tillhandahålla ett enklare och mer proportionerligt regelverk för ballongflygverksamhet.

SHK anförde i sin bedömning av rekommendationssvaret att det nya styrsystemet säkert skulle fungera då det gäller större operatörer. Ballongflygverksamhet bedrivs dock ofta av små operatörer med begränsade resurser att utarbeta avancerade säkerhetsledningssystem. Enligt SHK skulle dessa operatörer vara mer betjänta av enkla och tydliga regler att förhålla sig till. Mot denna bakgrund bedömdes svaret som endast delvis tillfredsställande.

Även när det gällde den andra rekommendationen hänvisade EASA till att syftet med det nya regelverket är att åstadkomma enklare och mer proportionerliga regler för ballongflygverksamhet som bygger på

principen att operatörerna själva ska identifiera, bedöma och omhänderta säkerhetsrisker. Ballonger som är utrustade med ett särskilt, avskilt utrymme för befälhavaren ska dock enligt reglerna vara utrustade med någon form av säkerhetslina eller motsvarande. Detsamma gäller ballonger med s.k. vridningsventiler.

Enligt EASA skulle ett fasthållningssystem i en ballong utan särskilt utrymme för befälhavaren innebära en risk för att någon snubblar eller fastnar i systemet eller för att befälhavaren hindras i sin rörelsefrihet. Ytterligare regler om säkerhetslinor eller motsvarande skulle vidare gå stick i stäv med syftet att erbjuda enklare och mer proportionerliga regler för verksamheten.

SHK noterade i sin bedömning att regler om fasthållningssystem redan finns för andra typer av ballonger och att den aktuella händelsen visar att det finns en risk att befälhavaren faller ur korgen även i aktuell typ av ballong. Enligt SHK:s mening är denna risk större och allvarligare än risken att någon trasslar in sig i fasthållningssystemet. SHK upprepade sin uppfattning att säkerhetsledningssystem får anses vara en adekvat åtgärd för större operatörer. Då ballongflygoperatörerna ofta är små verksamheter med begränsade resurser att utarbeta avancerade säkerhetsledningssystem ansåg SHK att klara enkla regler om någon form av fasthållningssystem skulle var en mer effektiv säkerhets-höjande åtgärd för dessa operatörer. Mot denna bakgrund bedömdes även svaret på denna rekommendation endast som delvis tillfredsställande.

I slutrapporten RL 2017:10, som rörde ett allvarligt tillbud efter start från Göteborg/Landvetter flygplats den 7 november 2016 med flygplanet SE-DSV av modellen AVRO 146-RJ, rekommenderades ICAO att undersöka och värdera riskerna med de metoder för avisning och kontroll efter avisning som det hänvisas till i ICAO Annex 6, del I, Doc 9640, särskilt med avseende på den s.k. inkorporerade metoden, och ta ställning till om hänvisningen bör ändras. (RL 2017:10 R1). I samma rapport rekommenderades EASA att undersöka och värdera riskerna med de metoder för avisning och kontroll efter avisning som det hänvisas till i GM3 CAT.OP.MPA.250 till (EU) 965/2012, Doc 9640, särskilt med avseende på den s.k. inkorporerade metoden, och ta ställning till om hänvisningen bör ändras. (RL 2017:10 R2)

I sitt rekommendationssvar anförde ICAO att vikten av att utföra en kontroll av avisningen direkt efter applikationen av avisningsvätskor var tydligt identifierad i en ny upplaga av Doc 9640, varför hänvisningen till detta dokument fortfarande var giltig och relevant.

SHK delade uppfattningen att vikten av kontroll av avisningen direkt efter applikationen av avisningsvätskor var tydligare uttryckt i den nya upplagan av dokumentet och att detsamma gällde skrivningarna kring syftet med kontrollen. I sin bedömning påpekade dock SHK att det när det gäller själva avisningsprocesserna även hänvisas vidare till SAE:s riktlinjer på området. Enligt SHK framgick det inte av ICAO:s svar om

ICAO hade undersökt eller hade för avsikt att undersöka och värdera riskerna med de metoder för avisning och kontroll efter avisning som beskrivs i dessa riktlinjer. Rekommendationssvaret bedömdes därför som endast delvis tillfredsställande.

EASA framhöll i sitt svar att det är operatörens ansvar att säkerställa att verksamheten är säker och att markpersonalen har rätt utbildning för att kunna utföra sina tjänster på ett säkert sätt. Operatören har vidare krav på sig att fastställa avisningsprocedurer och dokumentera dessa i sina manualer. När det gäller den s.k. inkorporerade metoden för efterkontroll anförde EASA att säkerheten i metoden är acceptabel under förutsättning att kontrollen utförs av tillräckligt kvalificerad och utbildad personal. EASA redovisade dock att de ändå, tillsammans med avisningsbranschen, kommer att överväga och ta ställning till huruvida det finns ett behov av att förstärka de etablerade procedurerna genom olika säkerhetsfrämjande kanaler för att påminna de som tillhandahåller avisningstjänster om vikten att utföra procedurerna på rätt sätt. Detta kommer enligt EASA oundvikligen även innefatta en utvärdering av lämpligheten i de rekommenderade metoderna.

SHK konstaterade i sin bedömning att EASA i huvudsak synes anse att de rekommenderade metoderna redan är säkra under förutsättning att procedurerna utförs på rätt sätt, men att de ändå lämnar en liten öppning för att det kan finnas anledning att tillsammans med branschen utvärdera huruvida metoderna är lämpliga. Enligt SHK:s mening framgick det dock inte tydligt av svaret om EASA verkligen har för avsikt att undersöka och värdera riskerna med metoderna och ta ställning till om hänvisningen till de rekommenderade metodernas bör ändras. SHK gjorde därför bedömningen att det svar som erhållits endast var delvis tillfredsställande.

Det ska dock framhållas att EASA nu har inkommit med ett nytt, modifierat rekommendationssvar. Detta svar kommer att bli föremål för en ny bedömning av SHK.

Tabell 7. Utländska luftfartsutredningar som SHK deltagit i.

Utländska luftfartsutredningar	2016	2017	2018
Ingående balans	17	13	14
Nyinkomna utredningar	6	13	6
Avslutade utredningar	10	12	9
Utgående balans	13	14	11

SHK har under året deltagit i sex nya utländska utredningar med en ackrediterad representant eller en expert enligt Chicagokonventionens Annex 13. Under 2017 engagerades SHK i 13 nya sådana utredningar och 2016 var motsvarande siffra sex. Under 2018 har nio sådana ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har minskat något jämfört med 2017 och 2016.

2.3.5 Militär verksamhet

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

Militär verksamhet	2016	2017	2018
Ingående balans	5	4	5
Nyinkomna ärenden	21	23	24
Avgjorda ärenden	22	22	26
Utgående balans	4	5	3

Antalet inkomna anmälningar har ökat något jämfört med 2017 och 2016. Utgående balans vid årets slut har minskat jämfört med såväl 2017 som 2016.

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

Militär verksamhet	2016	2017	2018
Inledda utredningar	1	3	2
Utgivna slutrapporter	2	2	3
Sannolik olycksorsak fastställd	2	2	3

Två nya utredningar har inletts under året vilket är en minskning i förhållande till 2017 men en ökning i förhållande till 2016. Tre slutrapporter har publicerats, vilket är en fler än föregående år. Liksom under både 2017 och 2016 kunde orsakerna till händelserna fastställas i samtliga utredningar.

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

Militär verksamhet	2016	2017	2018
Totalt antal utgivna rapporter	2	2	3
Antal slutförda inom 12 månader	0	0	3
Andel slutförda inom 12 månader i %	-	-	100
Genomsnittlig utredningstid	17,5	19,9	10,0
Medianhandläggningstid	17,5	19,9	9,7

Samtliga av de genomförda utredningarna slutfördes inom 12 månader, vilket är en betydande förbättring jämfört med 2017 och 2016, då ingen utredning slutfördes inom den tiden. Även den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har minskat kraftigt jämfört med föregående år.

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

Militär verksamhet	2016	2017	2018
Antalet pågående utredningar vid årets slut	2	3	2
Andel som överstigit 12 månader i %	50	0	0
Andel som överstigit 18 månader i %	0	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	12,4	8,3	5,5
Medianhandläggningstid vid årets slut	12,4	7,2	5,5

Vid årets slut var det ingen av de då pågående utredningarna som hade överstigit 12 månader i handläggningstid. Både den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för då pågående ärenden var väsentligt lägre än vad som var fallet såväl 2017 som 2016.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

Militär verksamhet	2016	2017	2018
Ingående balans	16	6	20
Lämnade	13	20	8
Tillfredsställande svar	20	6	28
Otillfredsställande svar	3	0	0
Utgående balans	6	20	0

Under året har åtta säkerhetsrekommendationer lämnats medan samtliga 28 aktuella rekommendationssvar har behandlats. Alla rekommendationssvar har bedömts som tillfredsställande.

2.3.6 Annan verksamhet

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

Annan verksamhet	2016	2017	2018
Ingående balans	2	2	1
Nyinkomna ärenden	10	5	9
Avgjorda ärenden	10	6	7
Utgående balans	2	1	3

Antalet inkomna anmälningar och den utgående balansen har ökat jämfört med 2017 men ligger på ungefär samma nivå som 2016.

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

Annat verksamhet	2016	2017	2018
Inledda utredningar	0	1	1
Utgivna slutrapporter	0	1	1
Sannolik olycksorsak fastställd	-	1	1

En ny utredning har inletts under året. Det är en temautredning om insatser med Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

En slutrapport har färdigställts under året. Den sannolika olycksorsaken har kunnat fastställas, vilket var fallet även med den rapport som färdigställdes under 2017.

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

Annat verksamhet	2016	2017	2018
Totalt antal utgivna rapporter	0	1	1
Antal slutförda inom 12 månader	-	0	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	-	-	100
Genomsnittlig utredningstid	-	14,0	11,2
Medianhandläggningstid	-	14,0	11,2

Utredningstiden för den utredning som slutfördes under 2018 understeg 12 månader, vilket är en förbättring jämfört med den utredning som slutfördes under 2017.

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

Annat verksamhet	2016	2017	2018
Antalet pågående utredningar vid årets slut	1	1	1
Andel som överstigit 12 månader i %	1	0	0
Andel som överstigit 18 månader i %	0	-	0
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	12,3	8,9	11,0
Medianhandläggningstid vid årets slut	12,3	8,9	11,0

Den utredning som fortfarande pågick vid årets slut rör den ovan nämnda temautredningen beträffande insatser med Sjöfartsverkets

räddningshelikoptrar. Utredningstiden vid årsskiftet uppgick till elva månader. Slutrapporten för den utredningen har getts ut i slutet av januari 2019, det vill säga inom tolv månader.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

Annan verksamhet	2016	2017	2018
Ingående balans	4	4	0
Lämnade	0	5	7
Tillfredsställande svar	0	8	7¹⁰
Otillfredsställande svar	0	1	0
Utgående balans	4	0	0

Under 2018 har sju säkerhetsrekommendationer lämnats och rekommendationssvar behandlats. Inga utestående rekommendationer fanns att behandla vid årets slut.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har sju bedömts som tillfredsställande, varav ett som delvis tillfredsställande. Det rekommendationssvar som bedömts som delvis tillfredsställande kommenteras nedan.

SHK:s slutrapport RO 2018:01 rörde en singelolycka med buss i beställningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län, den 2 april 2017. I slutrapporten rekommenderades regeringen att inom ramen för den pågående översynen av EU:s kör- och vilotidsregler verka för att de särskilda riskerna med nattarbete beaktas vid framtagandet av de nya reglerna (RO 2018:01 R1).

Enligt rekommendationssvaret var den svenska regeringens ståndpunkt i förhandlingarna bland annat att motverka komprimering av förarens körtider. Motiveringen till detta uppgavs vara att det finns forskning som visar att komprimerade arbetsscheman påverkar förarens vakenhetsgrad under körning.

Enligt SHK:s bedömning av rekommendationssvaret framgick det inte tydligt av svaret vad som avses med komprimerade arbetsscheman. Om syftet med ståndpunkten är att motverka långa körtider och korta vilotider har dock detta enligt SHK naturligtvis en positiv effekt på vakenhetsgraden under körning.

Dock framgick det inte av rekommendationssvaret om de särskilda riskerna med nattarbete har beaktats vid framtagandet av ståndpunkten. I svaret anfördes endast att nattarbete och arbetstidens förläggning regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, men att detta direktiv inte är föremål för revidering.

¹⁰ Varav ett bedömts vara delvis tillfredsställande.

Möjligen skulle svaret förstås så att riskerna med nattarbete endast kan beaktas vid revidering av detta direktiv. Enligt SHK:s bedömning borde det dock inte föreligga något hinder mot att riskerna med nattarbete beaktas även vid utformningen av regler som rör körtid- och vilotid, exempelvis på så sätt att längsta tillåtna körtid kortas nattetid eller att det på något sätt föreskrivs att körning nattetid måste föregås av ordentlig vila. Mot denna bakgrund bedömdes rekommendationssvaret endast som delvis tillfredsställande.

2.4 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra organ

Enligt 1 § förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission ska SHK samverka 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 de utredningar som berör deras ansvarsområde 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 2018 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, ett möte vardera med "sjöfartsdelen" respektive "luftfartsdelen" av Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning, ett möte med Luftfartsverket samt ett möte med Kustbevakningen. Samverkansmöte har också genomförts med Försvarmakten. Samverkansmöten på ledningsnivå har skett med Transportstyrelsen och med 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.

2.5 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.

2.5.1 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 2018 hade SHK 29 anställda, 10 kvinnor och 19 män. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 52 år. Under året anställdes fem medarbetare och fem personer avslutade sina anställningar.

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

2.5.2 *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. När det gäller rekryteringar inom utredningsområdena har SHK även tagit kontakt med, för den aktuella vakansen, relevanta kvinnliga nätverk i syfte att nå ut till potentiella kvinnliga sökande. 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 fem personer under 2018. Tre anställningar avsåg ersättningsrekryteringar. En anställning skedde inom ramen för uppdraget *Moderna beredskapsjobb*. En tidsbegränsad anställning avsåg en nyrekrytering på halvtid.

Erfarenheterna från genomförda rekryteringar är att rekryteringsprocessen uppfattas som gedigen och saklig, 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.

2.5.3 *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 inklusive 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.

I samband med medarbetarsamtal och under SHK:s gemensamma myndighetsdagar har det framkommit behov av att utveckla haveriutredarnas förmåga att leda andra utan att formellt vara chef, vilket är en viktig del i en utredningsledares roll i en utredning. Samtliga haveriutredare och utredningsordförande har därför under året genomgått en grundläggande ledarskapsutbildning riktad till de som har rollen att leda utan att vara chef.

2.5.4 Behålla

Personalomsättningen var 17,2 procent 2018 vilket är en minskning med 8,6 procentenheter i jämförelse med föregående år då den var 25,8 procent. År 2016 var personalomsättningen 8,5 procent.

Under 2018 slutade fem personer sina anställningar vid SHK. Av dessa gick en person i pension och övriga 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 informationsfrukostmöten för hela personalen. Avdelningsmöten, som också är en viktig informationskälla, hålls regelbundet på både utredningsavdelningarna och den administrativa avdelningen. Utöver detta anordnas en gång per år gemensamma myndighetsdagar i internatform för all personal vid SHK.

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.

2.5.5 Avveckla

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

Under 2018 gick en utredare av militära händelser i pension. Ersättningsrekrytering påbörjades under senare delen av 2018 och förväntas vara avslutad i början av 2019.

En teknisk utredare inom civil luftfart avslutade sin anställning under året. En ersättningsrekrytering genomförs under 2019.

Två utredare inom civil sjöfart avslutade sina anställningar under året. Ersättningsrekryteringar påbörjades under senare delen av 2018 och förväntas vara avslutade i början av 2019.

En medarbetare, tillika chef över administrativa avdelningen, avslutade sin anställning under året. En ersättningsrekrytering har genomförts.

2.5.6 Åtgärder för kompetensöverföring

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

Ett samarbete över utredningsområdes- och avdelningsgränserna när det gäller användning av personalresurser har fortsatt att utvecklas under 2018. 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.

2.5.7 *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 praktisk erfarenhet och teoretiskt kunnande inom respektive utredningsområde å ena sidan, och erfarenhet från kvalificerat olycksutredningsarbete å den andra, finns nästan aldrig att tillgå vid rekryteringar. Det innebär att myndigheten blir sårbar, och det blir också kostnadskrävande om det ska vara möjligt för en 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. 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.

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

2.6 **Regeringsuppdragen *Praktik i staten* och *Moderna beredskapsjobb***

SHK har under året arbetat särskilt med de två regeringsuppdragen *Praktik i staten* och *Moderna beredskapsjobb*. SHK är angeläget om att kunna bereda personer inom dessa program meningsfulla erfarenheter och arbetsuppgifter som stärker deras möjligheter till framtida arbete.

Eftersom alla arbetsuppgifter inom SHK är säkerhetsklassade förutsätts emellertid svenskt medborgarskap och registerkontroll i fråga om alla som bereds möjlighet till praktik eller beredskapsarbete vid SHK. Det har gjort att det hittills inte bedömts möjligt att erbjuda sådana platser till nyanlända.

SHK, som är en liten myndighet med begränsade resurser, har vidare bedömt att det inte är möjligt att samtidigt ta emot både en anställd inom uppdraget *Moderna beredskapsjobb* och en praktikant inom uppdraget *Praktik i staten*. 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 i augusti 2018 anställt en person inom ramen för *Moderna beredskapsjobb*. Anställningen har i december förlängts till att omfatta även första halvåret 2019.

2.7 Effektivitet och god hushållning

I avsnitt 2.3 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.

2.7.1 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 2016		Andel i % av den totala arbetstiden 2017		Andel i % av den totala arbetstiden 2018	
	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare
Utreda olyckor och tillbud	54	69	53	69	46	60
Samverkan	8	10	7	8	8	9
Kompetensutveckling	5	7	4	6	8	12
Total andel kärnuppgifter	67	86	64	83	62	81
Ledning och styrning	15	7	17	8	16	9
Stöd	18	7	19	9	22	10

I SHK:s verksamhetsplan för 2018 anges som övergripande mål att balansen mellan den tid (cirka 80 procent) som haveriutredarna ägnar åt sina kärnuppgifter respektive åt annat arbete (cirka 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 2018 har 62 procent av total arbetstid ägnats åt SHK:s kärnuppgifter. Det är en minskning med två procentenheter i jämförelse med föregående år då andelen var 64 procent. För SHK:s haveriutredare var andelen tid för kärnuppgifter 81 procent av total tid vilket är en minskning med två procentenheter i jämförelse med 2017 då andelen var 83 procent. För 2016 var motsvarande siffror 67 procent

respektive 86 procent. Målet i SHK:s verksamhetsplan för 2018 är därmed uppfyllt.

Utredarnas nedlagda tid för kärnuppgiften utreda olyckor och tillbud har minskat från 69 procent till 60 procent. Däremot har tiden för kärnuppgifterna samverkan och kompetensutveckling ökat med en respektive sex procentenheter. Att tiden att utreda olyckor och tillbud minskat till fördel för kompetensutveckling kan förklaras av att det under året gjorts en satsning på ledarskapsutbildning för samtliga haveriutredare och utredningsordförande.

Att den totala andelen kärnuppgifter för utredarna gått ner något beror bl.a. på att det numera finns en lokal fackklubb på SHK och utredare deltar i MBL- och skyddskommittéarbete i en utsträckning som inte skedde tidigare.

Den ökade andelen stöd för samtliga anställda för 2018 jämfört med 2017 förklaras dels av att tidigare vakanser inom stödfunktor tillsatts dels av att delar av redovisning för 2017 visat sig inte vara helt korrekt.

2.7.2 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
2016	30,46	7,78 ¹¹	26 %
2017	27,89	7,27 ¹²	26 %
2018	27,42	7,10¹³	26 %

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/IT-resurs under 2017 (SHK:s ordinarie vaktmästare var tjänstledig i tre månader). Rättelse från ÅR 2017 eftersom den resursen där inte räknats in i årsarbetskrafter inom stödverksamhet

¹³ Inkluderat den del av en helårsarbetskraft som utgjordes av en inhyrd ekonom under tiden april-oktober 2018 under tiden en ny ordinarie administrativ chef rekryterades.

Andelen stödpersonal jämfört med SHK:s totala antal årsarbetskrafter var 26 procent 2018 vilket är i samma nivå som 2017 och 2016.

SHK, som är en 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.

2.7.3 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 sett 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 medarbetare inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administrativa göromål. 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
2016	17,1 %
2017	17,9 %
2018	18,1 %

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 marginellt i jämförelse med föregående år, till 18,1 procent mot 17,9 procent 2017. Ökningen förklaras främst av att SHK haft ökade kostnader för inhyrd personal under tiden en ny ordinarie administrativ chef rekryterades, ökade avgifter till Statens servicecenter samt kostnader för rekryteringsstöd.

2.7.4 Övriga åtgärder för ökad effektivitet

Utöver nyckeltalen ovan redovisar SHK i det följande andra faktorer av betydelse för effektivitet och god hushållning.

SHK:s verksamhetsledningssystem

SHK:s arbete med att införa ett verksamhetsledningssystem slutfördes 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. Verksamhetsledningssystemets innehåll följs upp årligen och utvecklas löpande.

Elektronisk ärendehantering

SHK har sedan januari 2014 ett elektroniskt ärendehanteringssystem. Målet är att ha en helt elektronisk ärendehantering. Hösten 2016 beslutade Riksarkivet att medge gallring av pappershandlingar efter att de skannats och lagrats i SHK:s ärendehanteringssystem och e-arkiv. Dessa nya rutiner infördes 2017. Arbete pågår nu med att komplettera ärendehanteringssystemet med elektroniska signaturer. Detta arbete ska slutföras under 2019.

Ökade kostnader för Statens servicecenters tjänster

I ett avseende har myndigheten inte kunnat säkerställa ett effektivt resursutnyttjande. SHK köper sedan 2013 tjänster avseende löne- och ekonomiadministration av Statens servicecenter (SSC). Under 2014 ändrade SSC sin prismodell vilket successivt har lett till betydande kostnadsökningar för myndigheten. SHK:s kostnader för SSC:s tjänster uppgick 2018 till cirka 1 000 000 kronor, att jämföra med cirka 650 000 kronor för 2014. SHK har tillsammans med Justitiekanslern och andra små myndigheter uppvakttat Finansdepartementet och påtalat det orimliga i SSC:s prissättning.

2.8 Kostnader

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2018 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.

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

2.8.1 Särskilda utredningskostnader

Tabell 1. Särskilda utredningskostnader (tkr).

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2016	452	39	2 010	676	1 356	4 533
2017	508	334	805	213	692	2 552
2018	597	951	442	199	85	2 273

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

SHK:s särskilda utredningskostnader har minskat med 279 000 kronor i jämförelse med föregående år. Minskningen förklaras av att utredningarna under 2018 inte krävt lika mycket externa resurser som de under 2017.

Kostnadsökningen på 617 000 kronor inom området spårtrafik förklaras främst av att utredningen gällande en urspårning i Ludvika krävt stöd i stor omfattning 2018 från externa experter för särskilda tekniska undersökningar och beräkningar. Men även utredningarna av en kollision i en plankorsning i Hökmora och av en spårtrafikolycka i Bastuträsk har varit omfattande och resurskrävande i det avseendet.

När det gäller området andra händelser har kostnaderna 2018 minskat väsentligt eftersom den under 2017 omfattande utredningen avseende bussolyckan utanför Sveg slutrapporterades i mars 2018.

De väsentligt högre särskilda utredningskostnaderna 2016 hänför sig framförallt till att SHK under 2016 hade två stycken utredningar som krävde stora konsultinsatser och omfattande resor, nämligen postflygsolyckan i Oajevágge i Jokkmokks kommun och olyckan med ett vindkraftverk i Lemnhult i Vetlanda kommun.

2.8.2 Förvaltningskostnader

Tabell 2. Förvaltningskostnader (tkr).

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2016	10 651	3 713	20 036	3 742	2 995	41 136
2017 ¹⁴	11 300	5 147	13 482	6 580	3 259	39 768
2018	10 645	7 335	17 489	3 115	3 789	42 372

Förvaltningskostnaderna fördelas med utgångspunkt i faktiskt nedlagd arbetstid per utredningsområde vilket gör att även förvaltningskostnadernas fördelning är händelsestyrd.

¹⁴ Belopp avseende 2017 justerade med hänsyn till att endast tid redovisad direkt mot utredningsområdena ska påverka fördelningen.

SHK:s förvaltningskostnader har ökat med 2 605 000 kronor i jämförelse med föregående år. Det förklaras framförallt av att kostnader för kompetensutveckling, konsulter och internationell samverkan var högre under 2018 än under 2017.

Under 2018 har myndigheten haft engångskostnader för uppgradering av myndighetens IT-system för arkivering och diarieföring. Ökade kostnader för kompetensutveckling i form av ledarskapsutbildning för samtliga haveriutredare och utredningsordförande har också bidragit de högre förvaltningskostnaderna.

2.8.3 *Totala kostnader per utredningsområde*

Tabell 3. Totala kostnader (tkr).

År	Civil sjöfart	Spårtrafik	Civil luftfart	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2016	11 103	3 752	22 046	4 418	4 351	45 670
2017 ¹⁵	11 808	5 481	14 287	6 792	3 952	42 320
2018	11 242	8 286	17 930	3 314	3 874	44 646

¹⁵ Belopp avseende 2017 justerade med hänsyn till att endast tid redovisad direkt mot utredningsområdena ska påverka fördelningen.

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	2018	2017
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	44 414	42 265
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	43	48
Intäkter av bidrag		183	0
Finansiella intäkter	3	6	8
Summa		44 646	42 320
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-32 232	-31 344
Kostnader för lokaler		-3 042	-2 825
Övriga driftkostnader	5	-8 731	-7 267
Finansiella kostnader	6	-37	-30
Avskrivningar och nedskrivningar		-604	-854
Summa		-44 646	-42 320
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

3.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2018-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	7	234	685
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	8	0	0
Summa		234	685
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	9	82	206
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	10	61	90
Summa		143	296
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	11	524	515
Summa		524	515
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	12	901	868
Upplupna bidragsintäkter	13	105	0
Summa		1 006	868
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	14	-3 097	-3 085
Summa		-3 097	-3 085
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		7 977	7 641
Summa		7 977	7 641
SUMMA TILLGÅNGAR		6 785	6 920
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	15	0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Övriga avsättningar	16	541	484
Summa		541	484
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	17	377	980
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	18	1 250	1 163
Leverantörsskulder		1 452	1 433
Övriga kortfristiga skulder	19	792	620
Summa		3 871	4 196
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	20	2 373	2 240
Summa		2 373	2 240
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		6 785	6 920

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 Försvar och samhällets krisberedskap							
2:7 Statens Haverikommission (Ramanslag)							
ap.1 Statens haverikommission - del till SHK (ram)	21	3 085	46 150	-1 723	47 512	-44 414	3 097
Summa	3 085	46 150	-1 723	47 512	-44 414	3 097	

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

3.4.1 Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

Statens haverikommissions bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring (FBF) samt Ekonomistyrningsverkets (ESV) föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF tillämpar Statens haverikommission brytdagen den 4 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 000 kronor bokförts som period-avgränsningsposter.

3.4.2 Upplýsningar om avvikelser

Avvikelser från allmänna råd

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

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

3.4.3 Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 000 kronor och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år.

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

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Dataprogram, licenser, rättigheter, datorer och kringutrustning
5 år	Maskiner och andra tekniska anläggningar, övriga kontorsmaskiner och inredningsinventarier

Omsättningstillgångar

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

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

3.4.4 Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag för Hans Ytterberg.

	Lön (tkr)
Generaldirektör	1 143
Ordförande i Nämnden mot diskriminering	35
Förmåner	0

3.4.5 Anställdas sjukfrånvaro

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

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

Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2018	2017
Totalt	2,1%	2,8%
Andel 60 dagar eller mer	19,9%	83,5%
Kvinnor	-	-
Män	0,6%	1,3%
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	2,5%	2,7%
Anställda 50 år -	1,9%	2,8%

Sjukfrånvaro för gruppen kvinnor och för anställda 29 år eller yngre redovisas inte eftersom antalet anställda i respektive grupp är färre än tio personer.

3.5 Noter

Resultaträkning

(tkr)	2018	2017
Not 1 Intäkter av anslag		
Intäkter av anslag	44 414	42 265
Summa	44 414	42 265
Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	43	48
Summa	43	48
Not 3 Finansiella intäkter		
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	6	8
Summa	6	8
Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.		
Not 4 Kostnader för personal		
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	19 217	19 285
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	17	90
Sociala avgifter	10 944	11 002
Övriga kostnader för personal	2 070	1 057
Summa	32 232	31 344
Not 5 Övriga driftkostnader		
Resor, representation, information	1 723	1 209
Köp av varor	554	566
Köp av tjänster	6 343	5 357
Övrigt	110	136
Summa	8 731	7 267
Not 6 Finansiella kostnader		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	36	30
Övriga finansiella kostnader	1	0
Summa	37	30

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

Balansräkning		
(tkr)	2018-12-31	2017-12-31
Not 7 Balanserade utgifter för utveckling		
Ingående anskaffningsvärde	1 722	1 722
Summa anskaffningsvärde	1 722	1 722
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 037	-463
Årets avskrivningar	-451	-574
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 488	-1 037
Utgående bokfört värde	234	685
Not 8 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
Ingående anskaffningsvärde	325	325
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-150	0
Summa anskaffningsvärde	175	325
Ingående ackumulerade avskrivningar	-325	-325
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	150	0
Summa ackumulerade avskrivningar	-175	-325
Utgående bokfört värde	0	0
Not 9 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
Ingående anskaffningsvärde	1 348	1 429
Årets utrangeringar	0	-81
Summa anskaffningsvärde	1 348	1 348
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 142	-983
Årets avskrivningar	-124	-240
Årets utrangeringar		81
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 266	-1 142
Utgående bokfört värde	82	206
Not 10 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
Ingående anskaffningsvärde	1 359	1 326
Årets anskaffningar	0	53
Årets utrangeringar	-131	-20
Summa anskaffningsvärde	1 228	1 359
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 269	-1 249
Årets avskrivningar	-29	-40
Årets utrangeringar	131	20
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 167	-1 269
Utgående bokfört värde	61	90
Not 11 Fordringar hos andra myndigheter		
Fordran ingående mervärdesskatt	524	515
Summa	524	515
Not 12 Förutbetalda kostnader		
Förutbetalda hyreskostnader	714	703
Övriga förutbetalda kostnader	187	165
Summa	901	868
Not 13 Upplupna bidragsintäkter		
Inomstatliga	105	0
Summa	105	0

Balansräkning		
(tkr)	2018-12-31	2017-12-31
Not 14 Avräkning med statsverket		
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-3 085	40
Redovisat mot anslag	44 414	42 265
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-46 150	-45 390
Återbetalning av anslagsmedel	1 723	0
Skulder (-) avseende anslag i räntebärande flöde	-3 097	-3 085
Summa Avräkning med statsverket	-3 097	-3 085
Not 15 Myndighetskapital		
Specifikation förändring av myndighetskapitalet		
Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell		
Not 16 Övriga avsättningar		
Avsättning för lokalt omställningsarbete		
Ingående balans	484	425
Årets förändring	57	59
Utgående balans	541	484
SHK har inga planer att utnyttja avsatta medel under 2019		
Not 17 Lån i Riksgäldskontoret		
Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
Ingående balans	980	1 781
Under året nyupptagna lån	0	53
Årets amorteringar	-603	-854
Utgående balans	377	980
Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 500
Not 18 Kortfristiga skulder till andra myndigheter		
Utgående mervärdesskatt	21	0
Arbetsgivaravgifter	569	517
Leverantörsskulder andra myndigheter	661	646
Summa	1 250	1 163
Not 19 Övriga kortfristiga skulder		
Personalens källskatt	770	609
Övriga kortfristiga skulder	22	11
Summa	792	620
Not 20 Upplupna kostnader		
Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 853	1 890
Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	321	111
Övriga upplupna kostnader	200	239
Summa	2 373	2 240

Anslagsredovisning
Not 21 Uo 6 2:7 ap. 1
Statens Haverikommission

Enligt regeringsbeslutet 2017-12-18 (Ju2017/08508/SSK) disponerar Statens Haverikommission en anslagskredit på 4 615 tkr. Anslaget är räntebärande.

3.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2018	2017	2016	2015	2014
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 000	2 500	2 800	2 800	2 000
Utnyttjad	376	980	1 781	1 976	1 068
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	2	0	0	5	31
Räntekostnader	36	30	27	19	7
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	42	48	47	0	0
Anslagskredit					
Beviljad	4 615	4 539	4 426	4 368	4 344
Utnyttjad	0	0	40	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	3 097	3 085	0	2 932	5 193
Bemyndiganden (ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	28	28	30	29	28
Medelantalet anställda (st)	30	30	35	35	31
Driftkostnad per årsarbetskraft *	1 490	1 389	1 346	1 328	1 292
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

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

	2018	2017	2016	2015	2014
Förvaltningskostnader per åa	1 490	1 389	1 346	1 328	1 292
Särskilda utredningskostnader per åa	81	91	151	106	112
Totala driftkostnader per åa	1 572	1 480	1 497	1 434	1 405

4. ÖVRIGT

4.1 Utgivna rapporter 2018

Civil sjöfart	
RS 2018:01	RAGNA – förlisning väster om Öckerö
RS 2018:02	Grundstötning med lastfartyget STERNÖ i Göta Älv
RS 2018:03	Olycka med en RIB-båt utanför Nacka
RS 2018:04	ATLANTIC – grundstötning utanför Oskarshamn
RS 2018:05	Fiskefartyget IDUN – förlisning utanför Tjörn
Spårbunden trafik	
RJ 2018:01	Kollision mellan godståg och timmerbil på plankorsning i Hökmora
Civil luftfart	
RL 2018:01	Olycka vid Vängsö flygplats
RL 2018:02	Olycka med flygplanet SE-MBF på Enoch Thulins flygplats i Landskrona
RL 2018:03	Olycka med motorsegelflygplanet SE-UJY vid Ludvika
RL 2018:04	Olycka med flygplanet SE-MIO på Troslanda/Trosa flygplats
RL 2018:05	Olycka med ett flygplan i Siljansnäs
RL 2018:06	Olycka med ett flygplan av typen Piper PA28-140 vid Vallentuna flygfält
RL 2018:07	Olycka med en helikopter av typen Robinson R44 på Säve flygplats (Göteborg)
RL 2018:08	Olycka med en helikopter av typen HUGHES 369D vid Älvsbyn
RL 2018:09	Olycka med segelflygplanet SE-UUB av typen Janus vid Västerås/Johannisbergs flygplats
RL 2018:10	Olycka med segelflygplanet SE-SKF på Skövde flygplats
Militär verksamhet	
RM 2018:01	Olycka med en helikopter 15 utanför Sveg, Härjedalens kommun
RM 2018:02	Allvarligt tillbud med en SK 60 A på Luleå Airport
RM 2018:03	Separationsunderskridande mellan svenska JAS-plan och franska Mirage-plan
Annan verksamhet	
RO 2018:01	Bussolycka utanför Sveg, Härjedalens kommun, Jämtlands län

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

Stockholm den 20 februari 2019

Hans Ytterberg
Generaldirektör