



## *Årsredovisning*

**Räkenskapsåret 2019**

Årsredovisningen finns även på SHK:s webbplats: [www.havkom.se](http://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 .....	26
2.5	Kompetensförsörjning .....	28
2.6	Regeringsuppdragen Praktik i staten och Moderna beredskapsjobb .....	31
2.7	Effektivitet och god hushållning .....	32
2.8	Kostnader och intäkter .....	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 2019 .....	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 13<sup>1</sup> och den s.k. IMO-koden<sup>2</sup>.

### 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 vägtrafikhändelser och 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

<sup>1</sup> 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.

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

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 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 2019 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 att 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. För 2016 uppställdes det i myndighetens verksamhetsplan som mål att minst 80 procent av SHK:s utredningar skulle vara avslutade inom tolv månader och att ingen utredning skulle ta längre tid än 18 månader. För 2017 fanns också ett mål om att de genomsnittliga handläggningstiderna inte skulle överstiga tolv månader inom något av SHK:s utredningsområden. I verksamhetsplanen för 2020 anges 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 2019 var handläggningstiderna för samtliga slutförda utredningar utom en, kortare än tolv månader och den genomsnittliga handläggningstiden var kortare än tio månader. Den utredning vars handläggningstid översteg tolv månader var en utredning inom spårtrafikområdet som innehöll flera komplexa frågeställningar som försvårade ett slutförande inom tolv månader.

SHK:s bedömning är att de ansträngningar som gjorts och kontinuerligt görs har varit framgångsrika. Handläggningstiderna har visserligen stigit något jämfört med 2018 men ligger alltså på en acceptabel nivå. I sammanhanget ska påpekas att antalet utgivna slutrapporter steg från 20 år 2018 till 26 år 2019. Vid en jämförelse med utredningstider vid andra staters säkerhetsutredningsmyndigheter hävdar sig SHK också utomordentligt väl. Utmaningen framöver är 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.

## 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).

<b>Totalt SHK</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Ingående balans	41	36	<b>40</b>
Nyinkomna ärenden	418	459	<b>451</b>
Avgjorda ärenden	423	455	<b>459</b>
Utgående balans	36	40	<b>32</b>

Antalet nyinkomna ärenden har minskat marginellt jämfört med 2018 men ligger alltså på en högre nivå än 2017. Den totala utgående balansen av ärenden vid årets slut har minskat jämfört med såväl 2018 som 2017.

Tabell 2. Antalet av SHK inledda utredningar och utgivna slutrapporter.

<b>Totalt SHK</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Inledda utredningar	18	25	<b>22</b>
Utgivna slutrapporter	25	20	<b>26</b>
Sannolik olycksorsak fastställd	25	20	<b>26</b>

Antalet inledda utredningar minskade något jämfört med 2018 men var fler än 2017. Antalet publicerade slutrapporter ökade under 2019 jämfört med både 2018 och 2017. Den sannolika olycksorsaken har fastställts i alla ärenden, vilket är på samma nivå som 2018 och 2017.



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

<b>Totalt SHK</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Totalt antal utgivna rapporter	25	20	<b>26</b>
Antal slutförda inom 12 månader	19	20	<b>25</b>
Andel slutförda inom 12 månader i %	76	100	<b>96</b>
Genomsnittlig utredningstid	11,6	8,6	<b>9,6</b>
Medianhandläggningstid	11,5	8,6	<b>10,0</b>

Andelen utredningar som kunnat färdigställas inom tolv månader uppgick till 96 procent, vilket är en försämring jämfört med 2018, men en påtaglig förbättring i förhållande till 2017. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för de under året färdigställda utredningarna har ökat jämfört med 2018 men ligger på en lägre nivå än 2017.

Den enda utredning som inte slutfördes inom tolv månader kommenteras särskilt i avsnitt 2.3.3 – Spårbunden trafik. Inom övriga utredningsområden får målet att undersökningarna ska slutföras snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet, anses vara uppfyllt.

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.

<b>Totalt SHK</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Antalet pågående utredningar vid årets slut	16	21	<b>17</b>
Andel som överstigit 12 månader i %	0	5	<b>0</b>
Andel som överstigit 18 månader i %	-	0	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	6,6	6,4	<b>5,4</b>
Medianhandläggningstid vid årets slut	6,2	5,3	<b>5,1</b>

Balansen av pågående utredningar vid årets slut har minskat jämfört med 2018, men ligger på en marginellt högre nivå än 2017.

Vid utgången av 2019 var ingen pågående utredning äldre än tolv månader, vilket är en förbättring jämfört med 2018.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer som lämnats av SHK.

<b>SHK totalt</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Ingående balans	63	46	<b>33</b>
Lämnade	53	42	<b>47</b>
Tillfredsställande svar	65 <sup>3</sup>	52 <sup>4</sup>	<b>37<sup>5</sup></b>
Otillfredsställande svar	5	3	<b>6</b>
Utgående balans	46	33	<b>37</b>

Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har ökat något jämfört med 2018 men är lägre än 2017. Antalet hanterade rekommendations-svar har minskat och den utgående balansen vid årsskiftet var något högre än 2018 men lägre än 2017.

### 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).

<b>Civil sjöfart</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Ingående balans	7	7	<b>9</b>
Nyinkomna ärenden	224	253	<b>202</b>
Avgjorda ärenden	224	251	<b>206</b>
Utgående balans	7	9	<b>5</b>

Antalet inkomna anmälningar har minskat jämfört med både 2018 och 2017. Den utgående balansen är lägre än 2018 och 2017.

<sup>3</sup> Varav tre bedömts vara delvis tillfredsställande

<sup>4</sup> Varav sju bedömts vara delvis tillfredsställande.

<sup>5</sup> Varav sju bedömts vara delvis tillfredsställande.

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

<b>Civil sjöfart</b>	2017	2018	2019
Preliminära bedömningar	7	12	<b>10</b>
Inledda utredningar	4	7	<b>3</b>
Utgivna slutrapporter	6	5	<b>6</b>
Sannolik olycksorsak fastställd	6	5	<b>6</b>

Antalet inledda utredningar har minskat jämfört med 2018 och 2017. Under året har tio preliminära bedömningar gjorts av SHK, vilket är något färre än 2018 men fler än under 2017.

Antalet utgivna rapporter är fler än under 2018 och på samma nivå som 2017. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudet har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket även var fallet 2018 och 2017.

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

<b>Civil sjöfart</b>	2017	2018	2019
Totalt antal utgivna rapporter	6	5	<b>6</b>
Antal slutförda inom 12 månader	6	5	<b>6</b>
Andel slutförda inom 12 månader i %	100	100	<b>100</b>
Genomsnittlig utredningstid	11,0	10,5	<b>11,2</b>
Medianhandläggningstid	11,4	10,9	<b>11,3</b>

Samtliga under året publicerade slutrapporter slutfördes på kortare tid än tolv månader, vilket är ett resultat på samma nivå som 2018 och 2017. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har ökat marginellt jämfört med 2018 och ligger ungefär på samma nivå som 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.

Civil sjöfart	2017	2018	2019
Antalet pågående utredningar vid årets slut	4	6	<b>3</b>
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	<b>0</b>
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	7,5	5,0	<b>4,4</b>
Medianhandläggningstid vid årets slut	8,2	5,0	<b>5,8</b>

Antalet pågående utredningar vid årets slut har halverats jämfört med 2018 och är även färre än 2017. Den genomsnittliga utredningstiden för de utredningar som fortfarande pågick vid årets slut är lägre än 2018 och 2017. Medianhandläggningstiden är något högre än 2018 men lägre än 2017. Vid årsskiftet fanns inga utredningar som var äldre än tolv månader.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer – utredningar som letts av SHK.

Civil sjöfart	2017	2018	2019
Ingående balans	29	4	<b>13</b>
Lämnade	7	13	<b>11</b>
Tillfredsställande svar	29	3	<b>11<sup>6</sup></b>
Otillfredsställande svar	3	1	<b>3</b>
Utgående balans	4	13	<b>10</b>

Under 2019 har elva säkerhetsrekommendationer lämnats medan 14 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på tio 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 tio bedömts som tillfredsställande, ett som delvis tillfredsställande och tre som inte tillfredsställande. Nedan redovisas de delvis och de inte tillfredsställande rekommendationssvaren särskilt.

I slutrapporten RS 2018:02, som rörde fartyget STERNÖs grundstötning och förlisning vid Ströms sluss vid Lilla Edet, Västra Götalands län, den 24 februari 2017, rekommenderades Södra Bohusläns räddningstjänstförbund bl.a. att i det kommunala handlingsprogrammet för räddningstjänsten tydligt definiera begreppet fartygsolycka och identifiera vilka resurser som kan komma att krävas vid en

<sup>6</sup> Varav ett bedömts vara delvis tillfredsställande.

sådan olycka (RS 2018:02:1). Södra Bohusläns räddningstjänstförbund har besvarat en annan säkerhetsrekommendation som ställdes till förbundet men man har inte redogjort för vilka åtgärder man avser att vidta beträffande den nu aktuella säkerhetsrekommendationen.

I slutrapporten RS 2018:03, som rörde en personolycka ombord på RIB-båten RIB T7 i Stockholms län, den 25 augusti 2016, rekommenderades Näringsdepartementet att överväga att utsträcka skyldigheten att rapportera sjöolyckor och tillbud till sjöss till sådana myndigheter som normalt deltar vid räddningsinsatser till sjöss (RS 2018:03 R6).

Rekommendationen utfärdades mot bakgrund av att den aktuella olyckan rapporterades mer än sex månader efter att den inträffat och att samma rederi tidigare haft en olycka i sin verksamhet som över huvud taget inte rapporterades till Transportstyrelsen eller SHK trots att Kustbevakningen, Polismyndigheten och ambulanssjukvården deltog i räddningsinsatsen. SHK konstaterade i slutrapporten att Utredningen om översyn av bestämmelserna om undersökning av olyckor i sitt slutbetänkande (SOU 2014:82) föreslog en utökad rapporteringsskyldighet vid sjöolyckor, men att utredningen inte lett till några lagstiftningsändringar.

Infrastrukturdepartementet (tidigare Näringsdepartementet) hänvisade i sitt rekommendationssvar till att det ovan nämnda betänkandet fortfarande bereds i Regeringskansliet.

SHK konstaterade att för att ett rekommendationssvar ska anses vara tillfredsställande räcker det inte att hänvisa till att beredning pågår i Regeringskansliet. Även om konkreta åtgärder inte kan redovisas bör man av svaret åtminstone kunna bilda sig en uppfattning om mottagaren av rekommendationen delar den problembild som redovisas i slutrapporten och som ligger till grund för den aktuella rekommendationen. SHK bedömde därför att rekommendationssvaret endast var delvis tillfredsställande.

I slutrapporten RS 2018:04, som rörde fartyget ATLANTICs grundstötning utanför Oskarshamn, Kalmar län, den 23 september 2017, rekommenderades rederiet Venus Shipping att se över sitt säkerhetsorganisationssystem och gå igenom det med sina befälhavare för att säkerställa att dessa har förståelse för vikten av det (RS 2018:04 R1). Rederiet rekommenderades även att se över sitt revisions- och inspektionssystem för att säkerställa att frågan om arbets- och vilotider hanteras på ett tillfredsställande sätt så att avvikelser kan upptäckas (RS 2018:04 R2). Venus Shipping inkom inte med något rekommendationssvar, trots påminnelse. Rekommendationerna har därmed inte fått några tillfredsställande svar.

Tabell 6. Sjöfartsutredningar som leds av en annan stat.

<b>Sjöfartsutredningar ledda av en annan stat</b>	2017	2018	2019
Ingående balans	1	0	0
Nyinkomna utredningar	0	0	1
Avslutade utredningar	1	0	1
Utgående balans	0	0	0

Under året har SHK deltagit i en utredning som letts av ett annat lands utredningsorgan och som också avslutades under året.

### 2.3.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden totalt.

<b>Spårbunden trafik</b>	2017	2018	2019
Ingående balans	5	1	2
Nyinkomna ärenden	26	31	42
Avgjorda ärenden	30	30	41
Utgående balans	1	2	3

Antalet inkomna anmälningar har fortsatt att öka jämfört med 2018 och 2017. När det gäller utgående balans har den ökat marginellt jämfört med de två tidigare åren.

Tabell 2. Inledda utredningar och utgivna slutrapporter.

<b>Spårbunden trafik</b>	2017	2018	2019
Inledda utredningar	1	2	3
Utgivna slutrapporter	5	1	2
Sannolik olycksorsak fastställd	5	1	2

Även antalet inledda utredningar har fortsatt att öka, om än marginellt, jämfört med 2018 och 2017. Under året publicerades två slutrapporter, vilket är en ökning jämfört med 2018 men lägre än 2017. Sannolik olycksorsak fastställdes i samtliga ärenden som avslutades under året, vilket även skedde under 2018 och 2017.

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

<b>Spårbunden trafik</b>	2017	2018	2019
Totalt antal utgivna rapporter	5	1	2
Antal slutförda inom 12 månader	4	1	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	80	100	50
Genomsnittlig utredningstid	11,4	10,4	14,7
Medianhandläggningstid	11,5	10,4	14,7

Av de två utredningar som avslutades under året slutfördes en inom tolv månader. Det är en försämring jämfört med 2018 och är – i absoluta tal – på samma nivå som under 2017 även om det procentuellt sett är en försämring jämfört med det året. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har försämrats jämfört med såväl 2018 som 2017. Den utredning som inte slutfördes inom tolv månader kommenteras särskilt nedan.

Utredningen rörde en urspårning med ett godståg i Ludvika den 12 oktober 2017. Utredningen visade sig vara teknisk komplicerad och SHK behövde anlita flera tekniska konsulter med specialistkompetens inom flera olika områden. Detta ledde till bl.a. till långa ledtider för upphandling av konsulter och färdigställande av deras respektive rapporter. Vissa konsulter kom vidare att bytas ut under utredningens gång, vilket även detta påverkade ledtiderna.

Eftersom det från början inte fanns någon uppenbar orsak till olyckan fick vidare utredningen bedrivas så att flera olika hypoteser prövades för att successivt kunna avfärdas till dess att det började utkristalliseras vilka orsaker som i samverkan mest sannolikt hade orsakat olyckan. Detta tillvägagångssätt är tidsödande, men var enda vägen framåt i utredningen. Även detta fick till följd att utredningstiden blev förhållandevis lång. Utredningen fick också till viss del stå tillbaka för andra parallella utredningar inom spårområdet som prioriterades före den aktuella utredningen. Utredningstiden uppgick till drygt 17 månader.

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.

<b>Spårbunden trafik</b>	2017	2018	2019
Antalet pågående utredningar vid årets slut	1	2	<b>3</b>
Andel som överstigit 12 månader i %	0	50	<b>0</b>
Andel som överstigit 18 månader i %	-	0	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	2,6	13,3	<b>7,9</b>
Medianhandläggningstid vid årets slut	2,6	13,3	<b>8,5</b>

Antalet pågående utredningar vid årets slut var högre än 2018 och 2017. I inget av de pågående ärendena hade handläggningstiden vid årets slut överskridit tolv månader, vilket är en förbättring jämfört med 2018 och på samma nivå som 2017.



Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

<b>Spårbunden trafik</b>	2017	2018	2019
Ingående balans	1	6	5
Lämnade	6	5	13
Tillfredsställande svar	1	6 <sup>7</sup>	15 <sup>8</sup>
Otillfredsställande svar	0	0	2
Utgående balans	6	5	1

Under året har 13 säkerhetsrekommendationer lämnats och 17 rekommendationssvar behandlats. Av de sistnämnda har 14 bedömts som tillfredsställande, ett som delvis tillfredsställande och två som otillfredsställande. Beträffande den utgående balansen på en rekommendation har rekommendationssvaret ännu inte slutbehandlats av SHK. Nedan redovisas de rekommendationssvar som bedömts som otillfredsställande eller endast delvis tillfredsställande.

I slutrapporten RJ 2018:01, som rörde en kollision mellan ett godståg och en timmerlastbil med släp i Hökmora, Västmanlands län, den 1 februari 2018, rekommenderades Leif Löfgrens Åkeri AB att på lämpligt sätt säkerställa att de anställda får information om det s.k. krönta vägvalet, dvs. det vägval som bedömts som det mest lämpliga inför ett uppdrag. Av rekommendationssvaret framgick att förarna i dag kontrollerar det krönta vägvalet i större utsträckning än tidigare, vilket bedömdes som positivt. Av rekommendationssvaret framgick dock även att de nya rutinerna endast byggde på en muntlig uppmaning till förarna. Enligt haverikommissionen kunde det ifrågasättas om den nya rutinen var tillräckligt robust för att säkerställa att förarna alltid inhämtar eller får del av informationen. Ett rent muntligt direktiv riskerar att glömmas bort över tid. Mot denna bakgrund fann haverikommissionen att rekommendationssvaret endast kunde anses delvis tillfredsställande.

I slutrapporten RJ 2019:02, som rörde en urspårning med ett tåg i Ludvika, Dalarnas län, den 12 oktober 2017, rekommenderades Green Cargo bl.a. att se över vilka förhållanden, förutsättningar och värden som används vid simuleringar och provkörningar vid ändringar av fordon, för att säkerställa att även mindre gynnsamma förhållanden testas. Green Cargo hänvisade i sitt svar endast till att företaget tillämpar en europeisk standard i det aktuella avseendet. Inget i svaret antydde att företaget hade för avsikt att se över hur standarden tillämpas och tolkas i praktiken eller hur testerna faktiskt genomförs. Mot denna bakgrund ansåg haverikommissionen att rekommendationssvaret inte kunde anses tillfredsställande.

I samma slutrapport rekommenderades Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) att utarbeta en vägledning för kommunala

<sup>7</sup> Varav två bedömts vara delvis tillfredsställande.

<sup>8</sup> Varav ett bedömts vara delvis tillfredsställande.

räddningstjänster och Trafikverket när det gäller lokala lösningar och rutiner för arbetsjordning av kontaktledningar vid större spårområden. Haverikommissionen kunde inte se att MSB i sitt rekommendationssvar hade svarat på denna rekommendation. Rekommendationssvaret kunde därför inte anses tillfredsställande. MSB har dock därefter per telefon uppgett att myndigheten eventuellt kommer att komma in med ett justerat rekommendationssvar i denna del.

#### 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).

<b>Civil luftfart</b>	2017	2018	2019
Ingående balans	23	22	<b>23</b>
Nyinkomna ärenden	140	142	<b>166<sup>9</sup></b>
Avgjorda ärenden	141	141	<b>166</b>
Utgående balans	22	23	<b>23</b>

Antalet inkomna anmälningar har fortsatt att öka jämfört med 2018 och 2017. Den totala balansen av luftfartsärenden har dock legat relativt konstant under de senaste tre åren.

<sup>9</sup> Varav ett ärende från 2018 återöppnades under 2019.

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

<b>Civil luftfart – Kategori</b>	2017	2018	2019
Kommersiell luftfart	1	1	<b>5</b>
Privat luftfart	4	8 <sup>10</sup>	<b>6</b>
Skolflygning <sup>11</sup>	4	3	<b>2</b>
Civil statsluftfart	0	1	<b>1</b>
<b>Summa</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan <sup>12</sup>	0	2	<b>1</b>
Flermotoriga mindre flygplan	0	0	<b>2</b>
Enmotoriga flygplan	5	6	<b>4</b>
Sjöflygplan	0	0	<b>0</b>
Helikoptrar	1	2	<b>5</b>
Segelflygplan	3	3	<b>2</b>
Varmluftsbullonger	0	0	<b>0</b>
Övriga	0	0	<b>0</b>

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

<b>Civil luftfart – Kategori</b>	2017	2018	2019
Kommersiell luftfart	6	1	<b>4</b>
Privat luftfart	3	3	<b>9</b>
Skolflygning <sup>13</sup>	2	6	<b>1</b>
Civil statsluftfart	0	0	<b>1</b>
<b>Summa</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>15</b>
<i>Varav typ av luftfartyg</i>			
Stora flygplan	5	0	<b>3</b>
Flermotoriga mindre flygplan	1	0	<b>1</b>
Enmotoriga flygplan	0	5	<b>7</b>
Sjöflygplan	0	0	<b>0</b>
Helikoptrar	1	2	<b>2</b>
Segelflygplan	3	3	<b>2</b>
Varmluftsbullonger	1	0	<b>0</b>
Övriga	0	0	<b>0</b>
<b>Sannolik olycksorsak fastställd</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>15</b>

<sup>10</sup> En utredning har omkategoriserats från kommersiell till privat luftfart 2018.

<sup>11</sup> Ny kategori 2019 Skolflygning (flygning i utbildningssyfte). Omkategorisering har gjorts för 2017 och 2018.

<sup>12</sup> Med stora flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

<sup>13</sup> Ny kategori 2019 Skolflygning (flygning i utbildningssyfte). Omkategorisering har gjorts för 2017 och 2018.

Antalet inledda utredningar har ökat jämfört med såväl 2018 som 2017. Under året har 15 slutrapporter getts ut, vilket är fler än 2018 och 2017. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket är på samma nivå som 2018 och 2017.

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

<b>Civil luftfart</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Totalt antal utgivna rapporter	11	10	<b>15</b>
Antal slutförda inom 12 månader	9	10	<b>15</b>
Andel slutförda inom 12 månader i %	82	100	<b>100</b>
Genomsnittlig utredningstid	10,3	6,8	<b>7,9</b>
Medianhandläggningstid	11,5	7,8	<b>8,3</b>

Samtliga under året publicerade slutrapporter slutfördes på kortare tid än tolv månader. Detta är på samma nivå som 2018 och en förbättring jämfört med 2017.

Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2019 har ökat något jämfört med 2018 men är lägre än 2017.

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.

<b>Civil luftfart</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Antalet pågående utredningar vid årets slut	7	10	<b>10</b>
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	<b>0</b>
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	5,6	5,5	<b>4,6</b>
Medianhandläggningstid vid årets slut	6,0	5,0	<b>4,3</b>

Av de utredningar som fortfarande pågick vid årets slut var det ingen som hade en handläggningstid som då översteg tolv månader. Detsamma gällde 2018 och 2017. Såväl genomsnitts- som medianhandläggningstiden för dessa utredningar var vid årsskiftet lägre än vid motsvarande tidpunkt både 2018 och 2017.

Tabell 6. Säkerhetsrekommendationer.

<b>Civil luftfart</b>	2017	2018	2019
Ingående balans	23	16	<b>15</b>
Lämnade	15	9	<b>6</b>
Tillfredsställande svar	23 <sup>14</sup>	8 <sup>15</sup>	<b>4<sup>16</sup></b>
Otillfredsställande svar	1	2	<b>0</b>
Utgående balans	16	15	<b>17</b>

Under 2019 har sex säkerhetsrekommendationer lämnats medan fyra rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på 17 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 två bedömts som tillfredsställande medan två har bedömts vara endast delvis tillfredsställande. De sistnämnda redovisas nedan.

I slutrapporten RL 2018:09, som rörde en olycka på Västerås/Johannisbergs flygplats den 4 augusti 2018 med segelflygplanet SE-UUB av modellen Janus C, rekommenderades Transportstyrelsen att vidta åtgärder för att säkerställa att segelflygverksamhet bedrivs på ett sätt som uppfyller de krav som ställs i gällande föreskrifter (RL 2018:09 R1). Rekommendationen utfärdades mot bakgrund av att haverikommissionen uppmärksammat tecken på brister när det gäller hur sättet att genomföra vinschstarter utvecklats på den aktuella flygklubben och att detta inte fångats upp genom tillsynsverksamhet.

Transportstyrelsen redovisade i sitt svar bl.a. de kontakter som tagits med EASA för att klarlägga hur regelverket ska tolkas. Haverikommissionen konstaterade att det framgår av såväl det tillämpliga regelverket som av Transportstyrelsens svar att tillsynsmyndigheten bl.a. ska genomföra kontroller och inspektioner. Transportstyrelsen redogjorde dock i sitt svar inte för några åtgärder som syftar till att genomföra kontroller eller inspektioner eller på annat sätt säkerställa att de omständigheter som haverikommissionen uppmärksammat i sin rapport omhändertas genom operativ tillsyn. Svaret bedömdes därför endast vara delvis tillfredsställande.

I slutrapporten RL 2019:02, som rörde en olycka på Järkö, Blekinge län, den 10 mars 2018 med flygplanet SE-MCL av modellen PA-28-181, rekommenderades Försvarsmakten att i samråd med Frivilliga flygkåren (FFK) slutföra arbetet med att se över och tydliggöra organisationen och ansvarsförhållandena avseende hemvärns-soldaternas flygningar för FFK, i syfte att klargöra ordervägarna,

<sup>14</sup> Varav tre bedömts vara delvis tillfredsställande.

<sup>15</sup> Varav fyra bedömts vara delvis tillfredsställande.

<sup>16</sup> Varav två bedömts vara delvis tillfredsställande.

arbetsgivar- och arbetsmiljöansvaret. Rekommendationen omfattade således tre aspekter. Det svar som erhöles av Försvarmakten behandlade dock bara en av dessa aspekter, nämligen arbetsmiljöaspekten.

Vid en kompletterande muntlig redovisning av rekommendationssvaret framgick visserligen att både Försvarmakten och FFK syntes vara överens om vad som gäller avseende ordervägarna. Enligt haverikommissionen kvarstod dock oklarheter främst gällande Försvarmaktens syn på arbetsgivaransvaret. FFK gav vidare uttryck för att organisationen för sin del inte heller var helt övertygad om att Försvarmaktens tolkning av det arbetsmiljörättsliga regelverket var riktig. Av Försvarmaktens rekommendationssvar framgick visserligen att dialogen skulle fortsätta i denna fråga. Sammantaget ansåg dock haverikommissionen att Försvarmakten inte fullt ut hade besvarat rekommendationen och att Försvarmaktens svar därmed endast kunde anses vara delvis tillfredsställande.

Tabell 7. Utländska luftfartsutredningar som SHK deltagit i.

Utländska luftfartsutredningar	2017	2018	2019
Ingående balans	13	14	<b>11</b>
Nyinkomna utredningar	13	6	<b>10</b>
Avslutade utredningar	12	9	<b>8</b>
Utgående balans	14	11	<b>13</b>

SHK har under året deltagit i tio nya utländska utredningar med en ackrediterad representant eller en expert enligt Chicagokonventionens Annex 13. Under 2018 engagerades SHK i sex nya sådana utredningar och 2017 var motsvarande siffra 13. Under 2019 har åtta sådana ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har ökat något jämfört med 2018 men är lägre än 2017.

### 2.3.5 Militär verksamhet

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

Militär verksamhet	2017	2018	2019
Ingående balans	4	5	<b>3</b>
Nyinkomna ärenden	23	24	<b>27</b>
Avgjorda ärenden	22	26	<b>29</b>
Utgående balans	5	3	<b>1</b>

Antalet inkomna anmälningar har ökat något jämfört med 2018 och 2017. Utgående balans vid årets slut har minskat jämfört med såväl 2018 som 2017.

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

Militär verksamhet	2017	2018	2019
Inledda utredningar	3	2	<b>1</b>
Utgivna slutrapporter	2	3	<b>2</b>
Sannolik olycksorsak fastställd	2	3	<b>2</b>

En ny utredning har inletts under året vilket är en minskning i förhållande till 2018 och 2017. Två slutrapporter har publicerats, vilket är en mindre än 2018 och på samma nivå som 2017. Liksom under både 2018 och 2017 kunde orsakerna till händelserna fastställas i samtliga utredningar.

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

Militär verksamhet	2017	2018	2019
Totalt antal utgivna rapporter	2	3	<b>2</b>
Antal slutförda inom 12 månader	0	3	<b>2</b>
Andel slutförda inom 12 månader i %	-	100	<b>100</b>
Genomsnittlig utredningstid	19,9	10,0	<b>11,2</b>
Medianhandläggningstid	19,9	9,7	<b>11,2</b>

Samtliga genomförda utredningar slutfördes inom tolv månader, vilket är på samma nivå som 2018 men en betydande förbättring jämfört med 2017, då ingen utredning slutfördes inom den tiden. Den genomsnittliga handläggningstiden och medianhandläggningstiden har ökat något jämfört med 2018 men är en kraftig minskning jämfört med 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.

Militär verksamhet	2017	2018	2019
Antalet pågående utredningar vid årets slut	3	2	<b>1</b>
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	<b>0</b>
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	8,3	5,5	<b>9,2</b>
Medianhandläggningstid vid årets slut	7,2	5,5	<b>9,2</b>

Vid årets slut hade den då pågående utredningen inte överstigit tolv månader i handläggningstid. Handläggningstiden för det ärendet var då drygt nio månader.



Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

<b>Militär verksamhet</b>	2017	2018	2019
Ingående balans	6	20	<b>0</b>
Lämnade	20	8	<b>11</b>
Tillfredsställande svar	6	28	<b>1</b>
Otillfredsställande svar	0	0	<b>1</b>
Utgående balans	20	0	<b>9</b>

Under året har elva säkerhetsrekommendationer lämnats medan två rekommendationssvar har behandlats. Av dem bedömdes ett som tillfredsställande medan det andra bedömdes som otillfredsställande. Det sistnämnda kommenteras särskilt nedan.

I slutrapporten RM 2019:01, som rörde ett allvarligt tillbud på Piteå flygplats, Norrbottens län, den 13 juni 2018 med ett flygplan av typen JAS 39 C, rekommenderades Försvarmakten att utveckla och fastställa en metod för att ta fram beslutsunderlag inför användning av kortbanor och banor som inte är militärt klassificerade, i syfte att säkerställa att för säkerheten relevanta förhållanden på sådana banor upptäcks och att information om dem förmedlas till den flygoperativa verksamheten.

Bakgrunden till rekommendationen var följande. Ett militärt stridsflygplan av typen JAS 39 C skulle i samband med en flygstridsövning genomföra en kortbanelandning på Piteå flygplats. I samband med sättningen skadades det ena landstället, varefter piloten avbröt landningen och återvände till Luleå/Kallax flygplats där flygplanet landade med det skadade landstället.

Piteå flygplats, som inte har en militär klassning, hade tidigare inte använts för kortbanelandningar och skiljer sig i utförande från de militärt klassificerade kortbanor man tidigare hade övat mot, bl.a. i längd och placering av tröskelmarkeringarna. Tröskelmarkeringen på Piteå flygplats var placerad 39,5 meter från bankanten, vilket skiljer sig väsentligt från de kortbanor man tidigare använt. Vid olycksplatsundersökningen på Piteå flygplats kunde haverikommissionen konstatera att flera sättningar hade skett mycket nära bankanten och att risken för en sättning innan flygplanet kommit in på banan hade varit betydande. En sådan sättning hade kunnat få förödande konsekvenser.

Den rekognoscering som gjordes på Piteå flygplats före övningen, gjordes utan en fastställd metod vilket medförde att avvikelserna jämfört med de militärt klassificerade kortbanorna inte förmedlades till divisionens piloter.

Försvarmakten angav i sitt svar på rekommendationen bl.a. att *Ledning av flygtjänst för Försvarmakten (FOM)* kommer att förtydligas med att kortbanelandning med JAS 39 endast får ske på vissa specificerade typer av banor, eller efter särskilt medgivande från central flygchef.

Haverikommissionen konstaterade att svaret inte behandlade hur det beslutsunderlag som ska tillställas central flygchef inför sådana beslut ska tas fram och hur central flygchef ska kunna känna sig säker på att alla för säkerheten relevanta förhållanden har upptäckts och att dessa kan förmedlas till den flygoperativa personalen. Rekommendations-svaret kunde mot den bakgrunden inte anses tillfredsställande.

### 2.3.6 Vägtrafik och annan verksamhet

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

Vägtrafik och annan verksamhet	2017	2018	2019
Ingående balans	2	1	3
Nyinkomna ärenden	5	9	14
Avgjorda ärenden	6	7	17
Utgående balans	1	3	0

Antalet inkomna anmälningar har ökat jämfört med 2018 och 2017. Den utgående balansen har minskat och vid årets slut pågick ingen utredning inom denna kategori.

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

Vägtrafik och annan verksamhet	2017	2018	2019
Inledda utredningar	1	1	0
Utgivna slutrapporter	1	1	1
Sannolik olycksorsak fastställd	1	1	1

Ingen ny utredning har inletts under året. En slutrapport har färdigställt. Den sannolika olycksorsaken har kunnat fastställas, vilket var fallet även med de rapporter som färdigställdes under 2018 och 2017.

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

Vägtrafik och annan verksamhet	2017	2018	2019
Totalt antal utgivna rapporter	1	1	1
Antal slutförda inom 12 månader	0	1	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	-	100	100
Genomsnittlig utredningstid	14,0	11,2	11,9
Medianhandläggningstid	14,0	11,2	11,9

Utredningstiden för den utredning som slutfördes under 2019 understeg tolv månader, vilket är på samma nivå som 2018 och 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.

Vägtrafik och annan verksamhet	2017	2018	2019
Antalet pågående utredningar vid årets slut	1	1	0
Andel som överstigit 12 månader i %	0	0	-
Andel som överstigit 18 månader i %	-	-	-
Genomsnittlig utredningstid vid årets slut	8,9	11,0	-
Medianhandläggningstid vid årets slut	8,9	11,0	-

Vid årets slut fanns ingen pågående utredning.

Tabell 5. Säkerhetsrekommendationer.

Vägtrafik och annan verksamhet	2017	2018	2019
Ingående balans	4	0	<b>0</b>
Lämnade	5	7	<b>6</b>
Tillfredsställande svar	8	7 <sup>17</sup>	<b>6<sup>18</sup></b>
Otillfredsställande svar	1	0	<b>0</b>
Utgående balans	0	0	<b>0</b>

Under 2019 har sex säkerhetsrekommendationer lämnats och lika många rekommendationssvar behandlats. Inga utestående rekommendationer fanns att behandla vid årets slut.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har tre bedömts som tillfredsställande och tre som delvis tillfredsställande. De rekommendationssvar som bedömts som delvis tillfredsställande kommenteras nedan.

I slutrapporten RO 2019:01, som rörde en temautredning om räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar lämnades bl.a. tre säkerhetsrekommendationer till regeringen och en till Regeringskansliet. Rekommendationerna avsåg behovet av föreskrifter avseende sjöräddningstjänst, behovet att se över sekretesskyddet för information på ljud- och färdregistratorer inom statsluftfarten, behovet av en översyn av dimensioneringen av Sjöfartsverkets helikopter-verksamhet samt behovet av åtgärder för att bättre analysera EU-instrument på området.

<sup>17</sup> Varav ett bedömts vara delvis tillfredsställande.

<sup>18</sup> Varav tre bedömts vara delvis tillfredsställande.

Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) svarade beträffande samtliga rekommendationer att de kommer att ligga till grund för fortsatta överväganden inom Regeringskansliet.

Haverikommissionen konstaterade att beträffande den rekommendation som rörde behovet att se över sekretesskyddet för information på ljud- och färdregistratorer inom statluftfarten har lagstiftningsåtgärder vidtagits även om någon lagändring ännu inte kommit till stånd. Rekommendationen bedömdes därför ha besvarats tillfredsställande.

Beträffande de övriga tre rekommendationerna (RO 2019:01 R1, R3 och R4) konstaterade haverikommissionen att för att ett rekommendationssvar ska anses vara tillfredsställande räcker det inte att hänvisa till att beredning pågår i Regeringskansliet. Även om konkreta åtgärder inte kan redovisas bör man av svaret åtminstone kunna bilda sig en uppfattning om mottagaren av rekommendationen delar den problembild som redovisas i slutrapporten och som ligger till grund för den aktuella rekommendationen. SHK bedömde därför att rekommendationssvaren endast var 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, Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) rätt till insyn i SHK:s utredningar. På så sätt kan dessa myndigheter vid behov vidta tillsynsåtgärder utan dröjsmål. Rätten till insyn tillgodoses genom att de nämnda myndigheterna ges en möjlighet att i 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 2019 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, ett med

Swedavia, ett möte med Trafikverket samt ett möte med Sjöfartsverket. Samverkansmöten har också genomförts med Försvarmakten i form av den militära flyginspektionen (FlygI), men även med den division under flygflottiljen F17 som ansvarar för statsflyget. Samverkansmöten på ledningsnivå har skett med Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

SHK har genomfört ett möte med Socialstyrelsen och två med Inspektionen för vård och omsorg. Under 2019 har SHK påbörjat rekryteringen av en utredare inom hälso- och sjukvårdsområdet i syfte att utveckla SHK:s utredningsverksamhet inom området.

SHK har genomfört ett samverkansmöte med Utrikesdepartementet, Justitiedepartementet, Polismyndigheten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för att diskutera rollfördelning och kontaktvägar i händelse av en större olycka utomlands. Mötet föranleddes av erfarenheterna efter flygolyckan i Etiopien den 10 mars 2019 där fyra svenska medborgare omkom.

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

Vid utgången av 2019 hade SHK 30 anställda, 9 kvinnor och 21 män. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 52 år. Under året anställdes sex medarbetare, varav en påbörjade sin anställning i januari 2020. Fyra 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.

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 domar-kompetens. I övrigt ska det finnas haveriutredare med flygoperativ, flygteknisk, sjöoperativ, sjöteknisk, järnvägsoperativ, järnvägsteknisk och allmän teknisk sakkunskap, sakkunskap inom området befolknings-skydd och räddningstjänst samt beteendevetenskaplig sakkunskap. SHK uppfyller dessa krav i myndighetsinstruktionen.

### 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 av utredare har SHK även tagit kontakt med 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, rekryterat sex personer under 2019. Erfarenheterna från genomförda rekryteringar är att rekryterings-processen uppfattas som gedigen och saklig, 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.

### 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 respektive det egna yrkestekniska området. Efter anställning sker kompetensutveckling initialt i enlighet med den sammanhållna delprocessen *Introduktion* och efter sex månader i enlighet med den sammanhållna delprocessen *Kompetensutveckling* inom ramen för verksamhetsledningssystemet.

Nyanställda medarbetare genomgår ett omfattande introduktionsprogram med stöd av en internt utsedd fadder. Introduktionsutbildningen omfattar interna rutiner och regler, arbetsmiljöfrågor och förvaltningskunskap inklusive rollen som statstjänsteman och den statliga värdegrunden. Introduktionsutbildningen för haveriutredare omfattar även utbildning i kvalificerad haveriutredning, säkerhet på olycksplats och arbetsmiljöfrågor kopplat till detta. Samtliga medarbetares kompetens uppdateras, underhålls och utvecklas fortlöpande med hjälp av lärande i arbetet samt fortsättnings- och repetitionsutbildningar.

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

#### **2.5.4 Behålla**

Personalomsättningen för tillsvidareanställda var 10,5 procent 2019 vilket är en minskning med 7,4 procentenheter i jämförelse med föregående år då den var 17,9 procent. År 2017 var personalomsättningen 22,6 procent för tillsvidareanställda.<sup>19</sup>

Under 2019 slutade fyra personer sina anställningar vid SHK. En av dessa var tidsbegränsat anställd inom ramen för regeringsuppdraget Moderna beredskapsjobb. 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.

---

<sup>19</sup> Personalomsättningen för 2017 och 2018 har justerats till att endast avse tillsvidareanställda.

### 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 2019. 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.

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång och för att säkerställa kompetensöverföring försöker SHK rekrytera 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 sättet att arbeta med 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 nyanställd 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***

När det gäller de två regeringsuppdragen *Praktik i staten* och *Moderna beredskapsjobb* är SHK 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 anställde i augusti 2018 en person inom ramen för *Moderna beredskapsjobb*. I december 2018 förlängdes anställningen 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 2017		Andel i % av den totala arbetstiden 2018		Andel i % av den totala arbetstiden 2019	
	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare
Utreda olyckor och tillbud	53	69	46	60	<b>46</b>	<b>62</b>
Samverkan	7	8	8	9	<b>7</b>	<b>9</b>
Kompetensutveckling	4	6	8	12	<b>7</b>	<b>10</b>
Total andel kärnuppgifter	64	83	62	81	<b>60</b>	<b>81</b>
Ledning och styrning	17	8	16	9	<b>17</b>	<b>9</b>
Stöd	19	9	22	10	<b>23</b>	<b>10</b>

Haveriutredarnas tid bör fördelas så att minst 80 procent ägnas åt kärnuppgifter. Till SHK:s kärnuppgifter räknas utredningsarbete, nationell och internationell samverkan med andra myndigheter m.fl. om säkerhetsfrågor, samt kompetensutveckling. Under 2019 har 60 procent av total arbetstid ägnats åt SHK:s kärnuppgifter. Det är en minskning med två procentenheter i jämförelse med föregående år då andelen var 62 procent. För SHK:s haveriutredare var andelen tid för kärnuppgifter 81 procent av total tid vilket är samma andel som för 2018. För 2017 var motsvarande siffror 64 procent respektive 83 procent.

Utredarnas nedlagda tid för kärnuppgiften utreda olyckor och tillbud har ökat från 60 procent till 62 procent. Tiden för övriga kärnuppgifter ligger på 9 procent för samverkan vilket är samma nivå som 2018 och något lägre för kompetensutveckling som minskat med 2 procentenheter till 10 procent. Under 2018 gjordes en särskild satsning på ledarskapsutbildning för samtliga haveriutredare.

### 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.

	2017	2018	2019
Totalt antal årsarbetskrafter	27,9	27,4	<b>26,8</b>
Antal årsarbetskrafter inom stödverksamhet	7,3 <sup>20</sup>	7,1 <sup>21</sup>	<b>7,5<sup>22</sup></b>
Årsarbetskrafter inom SHK:s stödverksamhet som andel av totala antalet årsarbetskrafter	26 %	26 %	<b>28 %</b>

Andelen stödpersonal jämfört med SHK:s totala antal årsarbetskrafter var 28 procent 2019 vilket är en ökning i jämförelse med 2018 och 2017

<sup>20</sup> 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 årsredovisningen för 2017 eftersom den resursen där inte räknats in i årsarbetskrafter inom stödverksamhet)

<sup>21</sup> 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. I beräkningarna har den anställning SHK haft mellan augusti 2018 och juni 2019 inom ramen för *Moderna beredskapsjobb* inte räknats med.

<sup>22</sup> I beräkningarna har den anställning SHK haft mellan augusti 2018 och juni 2019 inom ramen för *Moderna beredskapsjobb* inte räknats med.

då andelen uppgick till 26 procent. Ökningen förklaras av att SHK har förstärkt administrationen med en deltidanställd registrator sedan maj 2018 och att det under delar av 2018 saknades en ordinarie administrativ chef. Andelen stöd påverkas också av att det totala antalet årsarbetskrafter är lägre 2019 då SHK haft flera vakanser bland haveriutredarna.

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.

	2017	2018	2019
Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader	18 %	18 % <sup>23</sup>	<b>19 %<sup>24</sup></b>

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 i jämförelse med föregående år, till 19 procent mot 18 procent 2018. Ökningen som motsvarar 360 000 kronor förklaras främst av ökade personalkostnader inom administrationen med anledning av förstärkningar inom registraturen och att den ordinarie administrative chefen är på plats. Kostnaderna har ökat för

<sup>23</sup> I beräkningarna har den anställning SHK haft mellan augusti 2018 och juni 2019 inom ramen för *Moderna beredskapsjobb* inte räknats med. Justerad från årsredovisningen för 2018.

<sup>24</sup> I beräkningarna har den anställning SHK haft mellan augusti 2018 och juni 2019 inom ramen för *Moderna beredskapsjobb* inte räknats med.

rekryteringsstöd och IT-support, medan kostnaderna för upphandling har minskat.

#### **2.7.4 Övriga åtgärder för ökad effektivitet**

Utöver nyckeltalen ovan redovisar SHK i det följande också 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. Arbeta pågår nu med att komplettera ärendehanteringssystemet med elektroniska signaturer, som med en för myndigheten rimlig kostnad är både säkra och enkla att använda.

##### *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 2019 till cirka 1 000 000 kronor, att jämföra med cirka 650 000 kronor för 2014. SHK har tillsammans med Justitiekanslern och andra små myndigheter uppvaktat Finansdepartementet och påtalat det orimliga i SSC:s prissättning.



## 2.8 Kostnader och intäkter

Myndighetens totala kostnader 2019 uppgick till 44 106 000 kronor, intäkter av anslag var 43 881 000 kronor och övriga intäkter var 225 000 kronor.

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

Tabell 1. Totala kostnader och intäkter (tkr).

<b>Kostnader och intäkter</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Totala kostnader	42 320	44 646	<b>44 106</b>
Totala intäkter	42 320	44 646	<b>44 106</b>
- Varav anslag	42 265	44 414	<b>43 881</b>
- Varav övriga intäkter	56	232	<b>225</b>

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2019 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.

### 2.8.1 Särskilda utredningskostnader

Tabell 2. Särskilda utredningskostnader (tkr).

<b>Verksamhetsområde</b>	2017	2018	<b>2019</b>
Civil sjöfart	508	597	<b>438</b>
Spårbunden trafik	334	951	<b>398</b>
Civil luftfart	805	442	<b>1 362</b>
Militär verksamhet	213	199	<b>115</b>
Vägtrafik och annan verksamhet	692	85	<b>4</b>
Totalt	2 552	2 273	<b>2 317</b>

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

SHK:s särskilda utredningskostnader 2019 ligger i paritet med 2018, men kostnaderna för de olika utredningsområdena varierar mellan åren.

Kostnadsökningen inom området civil luftfart 2019 i jämförelse med 2018 förklaras främst av att utredningen av en allvarlig flygplansolycka i Umeå i samband med fallskärmshoppning (SHK:s ärende L-96/19) krävt stöd i stor omfattning från externa experter för bl.a. materialundersökningar och initiala kostnader för bevakning och transport av vrak.



Under 2018 pågick ett antal resurskrävande utredningar inom området spårtrafik främst gällande en urspårning i Ludvika, men även utredningarna av en kollision i en plankorsning i Hökmora och en spårtrafikolycka i Bastuträsk var omfattande. Dessa utredningar har slutrapporterats i december 2018 och första kvartalet 2019 och de nu pågående utredningarna inom spårområdet har inte sammantaget varit resurskrävande i samma utsträckning.

När det gäller området vägtrafik och andra händelser har kostnaderna 2019 minskat väsentligt. En slutrapport lämnades i januari 2019 och därefter har inte någon ny utredning inom området startat. De högre kostnaderna 2017 avser till största delen den omfattande utredningen avseende en allvarlig bussolycka utanför Sveg som slutrapporterades i mars 2018.

## 2.8.2 Förvaltningskostnader

Tabell 3. Förvaltningskostnader (tkr).

Verksamhetsområde	2017 <sup>25</sup>	2018	2019
Civil sjöfart	11 300	10 645	<b>9 158</b>
Spårbunden trafik	5 147	7 335	<b>7 780</b>
Civil luftfart	13 482	17 489	<b>20 653</b>
Militär verksamhet	6 580	3 115	<b>3 703</b>
Vägtrafik och annan verksamhet	3 259	3 789	<b>495</b>
Totalt	39 768	42 372	<b>41 789</b>

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

SHK:s förvaltningskostnader har minskat med 583 000 kronor i jämförelse med föregående år. Det förklaras framförallt av att kostnader för kompetensutveckling och kostnader för konsulter inom ekonomi och upphandling var lägre under 2019 än under 2018. Myndigheten har även haft minskade kostnader för avskrivningar. Under 2018 hade myndigheten engångskostnader för uppgradering av myndighetens IT-system för arkivering och diarieföring och ökade kostnader för kompetensutveckling i form av ledarskapsutbildning för samtliga haveriutredare och utredningsordförande.

<sup>25</sup> Belopp avseende 2017 justerade jämfört med årsredovisningen för 2017 med hänsyn till att endast tid redovisad direkt mot utredningsområdena ska påverka fördelningen.

### 2.8.3 *Totala kostnader per utredningsområde*

<b>Verksamhetsområde</b>	2017 <sup>26</sup>	2018	<b>2019</b>
Civil sjöfart	11 808	11 242	<b>9 596</b>
Spårbunden trafik	5 481	8 286	<b>8 178</b>
Civil luftfart	14 287	17 930	<b>22 015</b>
Militär verksamhet	6 792	3 314	<b>3 818</b>
Vägtrafik och annan verksamhet	3 952	3 874	<b>499</b>
<b>Totalt</b>	<b>42 320</b>	<b>44 646</b>	<b>44 106</b>

---

<sup>26</sup> Belopp avseende 2017 justerade jämfört med årsredovisningen för 2017 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	2019	2018
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	43 881	44 414
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	1	43
Intäkter av bidrag	3	222	183
Finansiella intäkter	4	2	6
<b>Summa</b>		<b>44 106</b>	<b>44 646</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	5	-32 614	-32 232
Kostnader för lokaler		-3 198	-3 042
Övriga driftkostnader	6	-7 930	-8 731
Finansiella kostnader	7	-22	-37
Avskrivningar och nedskrivningar		-343	-604
<b>Summa</b>		<b>-44 106</b>	<b>-44 646</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2019-12-31	2018-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Balanserade utgifter för utveckling	8	0	234
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	9	0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>234</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	10	0	82
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	11	86	61
<b>Summa</b>		<b>86</b>	<b>143</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	12	562	524
<b>Summa</b>		<b>562</b>	<b>524</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	13	864	901
Upplupna bidragsintäkter	14	0	105
<b>Summa</b>		<b>864</b>	<b>1 006</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	15	-4 071	-3 097
<b>Summa</b>		<b>-4 071</b>	<b>-3 097</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgälden		8 497	7 977
<b>Summa</b>		<b>8 497</b>	<b>7 977</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>5 937</b>	<b>6 785</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	16	0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	17	600	541
<b>Summa</b>		<b>600</b>	<b>541</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgälden	18	86	377
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	19	1 128	1 250
Leverantörsskulder		1 545	1 452
Övriga kortfristiga skulder	20	634	792
<b>Summa</b>		<b>3 393</b>	<b>3 871</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	21	1 944	2 373
<b>Summa</b>		<b>1 944</b>	<b>2 373</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>5 937</b>	<b>6 785</b>

### 3.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Ingående över- förings- belopp	Årets till- delning enl. reglerings- brev	Indrag- ning	Totalt dispo- nibelt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp	
<b>Not</b>							
<b>Uo6 Försvar och samhällets krisberedskap</b>							
<b>2:7 Statens haverikommission (Ramanslag)</b>							
ap.1 Statens haverikommission - del till SHK (ram)	22	3 097	46 568	-1 713	47 953	-43 881	4 071
<b>Summa</b>	<b>3 097</b>	<b>46 568</b>	<b>-1 713</b>	<b>47 953</b>	<b>-43 881</b>	<b>4 071</b>	

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 3 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	1 118
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	2019	2018
Totalt	1,4%	2,1%
Andel 60 dagar eller mer	32,8%	19,9%
Kvinnor	-	-
Män	-	0,6%
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,2%	2,5%
Anställda 50 år -	1,5%	1,9%

Sjukfrånvaro för gruppen kvinnor redovisas inte eftersom antalet anställda i gruppen är färre än tio personer. Sjukfrånvaro för gruppen män redovisas inte 2019 då gruppen med sjukfrånvaro understiger 3 personer. SHK hade varken 2018 eller 2019 några anställda i gruppen 29 år och yngre.



### 3.5 Noter

#### Resultaträkning (tkr)

<b>Not</b>	<b>1</b>	<b>Intäkter av anslag</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
		Intäkter av anslag	43 881	44 414
		<b>Summa</b>	<b>43 881</b>	<b>44 414</b>
<b>Not</b>	<b>2</b>	<b>Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
		Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	43
		<b>Summa</b>	<b>1</b>	<b>43</b>
<b>Not</b>	<b>3</b>	<b>Intäkter av bidrag</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
		Bidrag från statliga myndigheter	181	105
		Bidrag från EU:s institutioner	41	78
		<b>Summa</b>	<b>222</b>	<b>183</b>
<b>Not</b>	<b>4</b>	<b>Finansiella intäkter</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
		Ränta på räntekonto i Riksgälden	1	6
		Övriga ränteintäkter	1	
		<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>6</b>
Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ				
<b>Not</b>	<b>5</b>	<b>Kostnader för personal</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
		Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	19 419	19 217
		<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	9	17
		Sociala avgifter	11 781	10 944
		Övriga kostnader för personal	1 414	2 070
		<b>Summa</b>	<b>32 614</b>	<b>32 232</b>
<b>Not</b>	<b>6</b>	<b>Övriga driftkostnader</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
		Resor, representation, information	1 757	1 723
		Köp av varor	598	554
		Köp av tjänster	5 410	6 343
		Övrigt	165	110
		<b>Summa</b>	<b>7 930</b>	<b>8 731</b>
<b>Not</b>	<b>7</b>	<b>Finansiella kostnader</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
		Ränta på räntekonto i Riksgälden	20	36
		Övriga finansiella kostnader	2	1
		<b>Summa</b>	<b>22</b>	<b>37</b>
Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ				

**Balansräkning (tkr)**

<b>Not</b>	<b>8</b>	<b>Balanserade utgifter för utveckling</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 722	1 722
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 722</b>	<b>1 722</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 488	-1 037
		Årets avskrivningar	-234	-451
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 722</b>	<b>-1 488</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>234</b>
<b>Not</b>	<b>9</b>	<b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	175	325
		Årets utrangeringar	0	-150
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>175</b>	<b>175</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-175	-325
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	150
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-175</b>	<b>-175</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Not</b>	<b>10</b>	<b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 348	1 348
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 348</b>	<b>1 348</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 266	-1 142
		Årets avskrivningar	-82	-124
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 348</b>	<b>-1 266</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>82</b>
<b>Not</b>	<b>11</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 228	1 359
		Årets anskaffningar	52	0
		Årets utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-131
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 280</b>	<b>1 228</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 167	-1 269
		Årets avskrivningar	-27	-29
		Årets utrangeringar, avskrivningar	0	131
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 194</b>	<b>-1 167</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>86</b>	<b>61</b>
<b>Not</b>	<b>12</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Fordran ingående mervärdesskatt	562	524
		<b>Summa</b>	<b>562</b>	<b>524</b>
<b>Not</b>	<b>13</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Förutbetalda hyreskostnader	740	714
		Övriga förutbetalda kostnader	124	187
		<b>Summa</b>	<b>864</b>	<b>901</b>
<b>Not</b>	<b>14</b>	<b>Upplupna bidragsintäkter</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Inomstatliga	0	105
		<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>105</b>

**Balansräkning (tkr)**

<b>Not</b>	<b>15</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
		Ingående balans	-3 097	-3 085
		Redovisat mot anslag	43 881	44 414
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-46 568	-46 150
		Återbetalning av anslagsmedel	1 713	1 723
		<b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-4 071</b>	<b>-3 097</b>
		<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-4 071</b>	<b>-3 097</b>
<b>Not</b>	<b>16</b>	<b>Myndighetskapital</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		<b>Specifikation förändring av myndighetskapitalet</b>		
		Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
<b>Not</b>	<b>17</b>	<b>Övriga avsättningar</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		<b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>		
		Ingående balans	541	484
		Årets förändring	59	57
		<b>Utgående balans</b>	<b>600</b>	<b>541</b>
<b>Not</b>	<b>18</b>	<b>Lån i Riksgälden</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
		Ingående balans	377	980
		Under året nyupptagna lån	52	0
		Årets amorteringar	-343	-603
		<b>Utgående balans</b>	<b>86</b>	<b>377</b>
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
<b>Not</b>	<b>19</b>	<b>Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Utgående mervärdesskatt	3	21
		Arbetsgivaravgifter	546	569
		Leverantörsskulder andra myndigheter	580	661
		<b>Summa</b>	<b>1 128</b>	<b>1 250</b>
<b>Not</b>	<b>20</b>	<b>Övriga kortfristiga skulder</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Personalens källskatt	633	770
		Övriga kortfristiga skulder till personalen	1	22
		<b>Summa</b>	<b>634</b>	<b>792</b>
<b>Not</b>	<b>21</b>	<b>Upplupna kostnader</b>	<b>2019-12-31</b>	<b>2018-12-31</b>
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 650	1 853
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	164	321
		Övriga upplupna kostnader - inomstatliga	130	200
		<b>Summa</b>	<b>1 944</b>	<b>2 373</b>

**Anslagsredovisning**
**Not 22 Uo 6 2:7 ap. 1**
**Statens haverikommission**

Enligt regeringsbeslutet 2018-12-20 (Ju2018/05301/SSK) disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 1 397 tkr. Anslaget är räntebärande.

### 3.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Låneram Riksgälden</b>					
Beviljad	2 000	2 000	2 500	2 800	2 800
Utnyttjad	86	376	980	1 781	1 976
<b>Kontokrediter Riksgälden</b>					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgälden</b>					
Ränteintäkter	1	2	0	0	5
Räntekostnader	20	36	30	27	19
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	1	42	48	47	0
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	1 397	4 615	4 539	4 426	4 368
Utnyttjad	0	0	0	40	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	4 071	3 097	3 085	0	2 932
<b>Bemyndiganden (ej tillämpligt)</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	27	28	28	30	29
Medelantalet anställda (st)	30	30	30	35	35
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft*</b>	1 534	1 490	1 389	1 346	1 328
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

\* Totala driftkostnader per årsarbetskraft är enligt följande:

(tkr)	2019	2018	2017	2016	2015
Förvaltningskostnader per årsarbetskraft	1 534	1 490	1 389	1 346	1 328
Särskilda utredningskostnader per årsarbetskraft	86	81	91	151	106
<b>Totala driftkostnader per årsarbetskraft</b>	<b>1 620</b>	<b>1 572</b>	<b>1 480</b>	<b>1 497</b>	<b>1 434</b>

## 4. ÖVRIGT

### 4.1 Utgivna rapporter 2019

<b>Civil sjöfart</b>	
RS 2019:01	DECLAN DUFF – Arbetsplatsolycka under lossning i Oxelösund
RS 2019:02	MIGNON – Brand ombord på biltransportfartyg i Syd kinesiska sjön
RS 2019:03	LOKE – Förlisning utanför Vaxholm
RS 2019:04	MAKASSAR HIGHWAY - Grundstötning utanför Västervik
RS 2019:05	ENVIK - Allvarlig personskada i samband med förtöjningsarbete i Degerhamn
RS 2019:06	MARIE III - Grundstötning utanför Lysekil
<b>Spårbunden trafik</b>	
RJ 2019:01	Spårtrafikolycka i Bastuträsk
RJ 2019:02	Urspårning i Ludvika
<b>Civil luftfart</b>	
RL 2019:01	Olycka med ett flygplan av typen Cessna F172E på Hagfors flygplats
RL 2019:02	Olycka med ett flygplan av typen Piper PA-28-181 på ön Järkö
RL 2019:03	Olycka med segelflygplanet D-4033 på Falköpings flygplats
RL 2019:04	Olycka med ett flygplan av modellen Piper PA-18-150/180 i närheten av Vikingstads kyrka
RL 2019:05	Olycka med flygplanet SE-BMD av typen Piper L4J i närheten i Ausås
RL 2019:06	Olycka med en helikopter i södra Stockholm
RL 2019:07	Olycka med luftfartyget D-EHAC av typen Bölkow BO 208 C Junior vid Othem
RL 2019:08	Allvarligt tillbud med luftfartyget SE-CFP av typen Douglas DC3C på Linköping/SAAB flygplats
RL 2019:09	Olycka med luftfartyget SE-MEZ av typen Sportstar RTC på Landskrona/Enoch Thulins flygplats
RL 2019:10	Avåkning på Trollhättan/Vänersborgs flygplats med flygplanet YL-RAI av modellen ATR 72-202
RL 2019:11	Olycka vid Hässleholms flygplats med ett flygplan av typen Piper PA-18-150
RL 2019:12	Allvarligt tillbud - separationsunderskridande mellan luftfartygen G-RJXF, av typen Embraer 145, och SE-VKA, av typen Zephyr 2000C, söder om Norrköping
RL 2019:13	Allvarligt tillbud söder om Borås med ett segelflygplan av modellen Lak-17 AT
RL 2019:14	Olycka väster om Porjus med en helikopter av modellen Bell 206 L3 Long Ranger
RL 2019:15	Allvarligt tillbud (avåkning i sida) vid start från Linköping/Saab flygplats
<b>Militär verksamhet</b>	
RM 2019:01	Allvarligt tillbud med ett flygplan av typen JAS 39 på Piteå flygplats
RM 2019:02	Olycka med ett militärt flygplan av typen JAS 39 norr om Kallinge
<b>Vägtrafik och annan verksamhet</b>	
RO 2019:01	Temautredning av räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar

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

Stockholm den 18 februari 2020

Hans Ytterberg  
Generaldirektör