



## *Årsredovisning*

**Räkenskapsåret 2020**

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.	OM STATENS HAVERIKOMMISSION.....	4
1.1	Uppgifter.....	4
1.2	Verksamhetsreglerande bestämmelser.....	4
1.3	Mål.....	5
2.	RESULTATREDOVISNING.....	6
2.1	Resultatredovisningens indelning.....	6
2.2	Sammanfattande bedömning.....	8
2.3	Utredning av olyckor och tillbud.....	10
2.4	Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra organ.....	34
2.5	Kompetensförsörjning.....	36
2.6	Regeringsuppdrag.....	40
2.7	Ekonomisk översikt.....	40
3.	FINANSIELL REDOVISNING.....	43
3.1	Resultaträkning.....	43
3.2	Balansräkning.....	44
3.3	Anslagsredovisning.....	45
3.4	Tilläggsupplysningar.....	46
3.5	Noter.....	48
3.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	51
4.	ÖVRIGT.....	52
4.1	Utgivna rapporter 2020.....	52

## 1. OM STATENS HAVERIKOMMISSION

### 1.1 Uppgifter

Statens haverikommission 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. Haverikommissionens utredningsuppdrag omfattar såväl civil som militär verksamhet.

Haverikommissionen ska också samverka med behöriga säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet, liksom med andra länders utredningsorgan och vissa internationella organ som verkar inom området, som den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA), den europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och den europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA).

Syftet med haverikommissionens 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.

Haverikommissionens verksamhet syftar uteslutande till förbättringar av säkerheten. Myndigheten har 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 Statens haverikommission 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 haverikommissionen 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 haverikommissionen beslutat att utreda och i förekommande fall ge underlag för säkerhetsförbättrande åtgärder och förbättringar av samhällets räddningsinsatser.

---

<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.

## 2. RESULTATREDOVISNING

### 2.1 Resultatredovisningens indelning

#### 2.1.1 *Allmänt*

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



Haverikommissionen har valt att fullgöra återrapporteringen inom verksamhetsområdet genom att redovisa statistik avseende de tre senaste åren, först samlat och sedan för varje utredningsområde. Därutöver kommenteras uppgifterna och andra förhållanden av intresse för målens uppfyllande mera i detalj. För myndigheten totalt presenteras även ett antal resultatindikatorer, se även avsnitt 2.1.2 nedan.

Statistik presenteras för varje utredningsområde med avseende på det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden, utvecklingen inom respektive område i form av utgivna slutrapporter, lämnade säkerhetsrekommendationer, antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av utredning eller beslut om att genomföra en särskild preliminär bedömning (avser endast sjöhändelser) samt antalet pågående utredningar. För varje område listas utgivna rapporter samt pågående utredningar. Vissa särskilt intressanta utredningar beskrivs också närmare. För utgivna rapporter finns statistik för genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader. Slutligen redovisas också haverikommissionens bedömning av de svar som inkommit under året på de säkerhetsrekommendationer som haverikommissionen lämnat.

Nyinkomna ärenden avser alla händelser som under året rapporterats in till myndigheten. Avgjorda ärenden avser alla ärenden om sådana händelserrapporter som haverikommissionen avslutat under året. Inledda utredningar avser de händelser som myndigheten under året har beslutat att utreda, och utgivna slutrapporter avser utredningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

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

### **2.1.2 Resultatindikatorer**

Enligt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter till 3 kap. 1 § förordningen om årsredovisning och budgetunderlag ska myndigheterna ta fram resultatindikatorer och redovisa enligt dessa, om det inte medför kostnader som menligt påverkar verksamheten. De resultatindikatorer som Statens haverikommission redovisar är antal utgivna slutrapporter, andel slutrapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas samt andel utgivna rapporter inom tolv månader. Vidare redovisas antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats och antal lämnade säkerhetsrekommendationer samt antal rekommendationer som avser förbättringar i räddningstjänsten. Slutligen redovisas antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer och antal rekommendationssvar som bedömts som tillfredsställande eller inte tillfredsställande. Resultatindikatorerna har valts utifrån det uppdrag, verksamhetsbestämmelser och mål som finns för myndigheten.

Vid valet av resultatindikatorer och i arbetet med att finna resultatindikatorer har myndigheten beaktat kostnaderna för detta och har därmed sökt använda indikatorer och mått som redan används inom myndigheten.

### **2.1.3 Tillbud**

Tillbud särredovisas inte. Anledningen är främst att det ofta är tillfälligheter som styr 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.

### **2.1.4 Hantering av säkerhetsrekommendationer**

Säkerhetsrekommendationer redovisas bara för sådana utredningar som letts av Statens haverikommission. Här anges antalet säkerhetsrekommendationer som myndigheten lämnat under året och antalet rekommendationssvar som bedömts som tillfredsställande eller inte tillfredsställande.

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 haverikommissionen 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 haverikommissionen bedömer som ändamålsenlig, eller att rekommendationsmottagaren inte lämnat något svar alls inom den föreskrivna tiden och haverikommissionen bedömt att det inte tjänar något syfte att ändå låta ärendet fortsätta att vara öppet.

## 2.2 Sammanfattande bedömning

Haverikommissionen gör den sammanfattande bedömningen att verksamheten i allt väsentligt har fortsatt att utvecklas positivt och att myndigheten under år 2020 har uppfyllt målen för verksamheten. Haverikommissionens 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 arbetet med enskilda utredningar återkommande kan behöva prioriteras om. 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 haverikommissionens del. Det är därför inte alltid möjligt att slutföra en utredning inom tolv månader från det att händelsen inträffat. Det hindrar naturligtvis inte att myndigheten har ett ständigt aktivt sträva efter att nå detta mål, även i de internationella ärendena.

Haverikommissionen har systematiskt arbetat för att minska handläggningstiderna vid myndigheten. Det arbetet har gett ett tydligt resultat. Under 2020 var handläggningstiderna för samtliga slutförda utredningar utom två, kortare än tolv månader och den genomsnittliga handläggningstiden var tio månader. Av de utredningar vars handläggningstid översteg tolv månader var den ena en utredning inom sjöfartsområdet som tog marginellt längre tid än tolv månader att slutföra. Den andra var en komplex utredning av en luftfartsolycka med internationella inslag som mot bakgrund av antalet omkomna kan bedömas som en av de allvarligaste i Sverige under flera decennier.

Under 2020 har handläggningstiderna ökat något. Ett skäl till detta är den pågående Covid-19-pandemin och de restriktioner som den gett upphov till. Även vissa vakanser har haft en negativ påverkan på verksamheten.

Beträffande Covid-19-pandemin kan det konstateras att de restriktioner och rekommendationer som införts med anledning av pandemin av naturliga skäl tar sikte på resor och sammanträffanden med andra människor. Detta medför ökade svårigheter att genomföra olycksplatsundersökningar och att möta personer som varit involverade i en olycka eller av annat skäl har information av vikt för haverikommissionens utredningar. Det kan även ha påverkat vissa ledtider eftersom även andra myndigheters och organisationers verksamhet drabbas på liknande sätt. Samtidigt kan det konstateras att verksamheten har kunnat fortsätta bedrivas och att det gått snabbt att ställa om till mer digitala arbetssätt.



Inom utredningsverksamheten har under året ett flertal utredningar avslutats eller inletts med stor potential att leda till väsentliga säkerhetshöjande åtgärder hos flera berörda aktörer. Det gäller bl.a. en utredning av en flygolycka i samband med fallskärmshoppning där behovet av fördjupad utbildning för piloter som bedriver flygning med fallskärmshoppningsoperationer lyfts fram. Vidare bedrevs under året ett omfattande utredningsarbete av ett takras i Kiruna där en bristande takkonstruktion gav upphov till en anmälan till landets samtliga kommuner som bl.a. syftade till att identifiera liknande brister i liknande byggnader i kommunerna. Även nedskjutningen av det ukrainska passagerarplanet i Iran har ställt krav på en avsevärd arbetsinsats kopplad till haverikommissionens deltagande med en expert i utredningen.

Vidare har det under andra halvan av året bedrivits ett omfattande arbete kopplat till den preliminära bedömningen gällande passagerarfartyget M/S ESTONIA som bl.a. syftar till att beskriva orsakerna till två tidigare okända hål i fartygets skrov.

Haverikommissionen bedömer att den utredningsverksamhet som bedrivits under året alltigenom svarar upp mot de krav som ställs på verksamheten i lag och förordning och i internationella regelverk samt att verksamheten gett underlag för beslut om åtgärder för att stärka det olycksfallsförebyggande arbetet inom en rad olika sektorer.

Haverikommissionens 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 myndighetens utredare också sådan kompetens som är användbar över utredningsområdesgränserna. Arbetet med att bättre utnyttja sådan kompetens på myndigheten har fortsatt att utvecklas.

## 2.3 Utredning av olyckor och tillbud

### 2.3.1 Resultatindikatorer och myndighetsgemensamma resultat

Nedan presenteras de särskilda resultatindikatorer som myndigheten redovisar i förhållande till de uppgifter och mål som myndigheten har samt några övriga myndighetsgemensamma resultat för åren 2018–2020.

#### Resultatindikatorer 2018–2020

Statens haverikommission har till uppgift att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor. Syftet med utredningarna är att så långt så möjligt klarlägga händelseförlopp och orsaker, ge underlag för beslut om åtgärder samt i förekommande fall ge underlag för bedömning eller förslag till förbättringar av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort. Utredningar ska slutföras snarast och om möjligt inom tolv månader från olyckan eller tillbudet.

Nedan presenteras valda resultatindikatorer för 2018–2020 för dessa uppgifter och mål.

Resultatindikatorer	2018	2019	2020
Antal utgivna slutrapporter	20	26	19
Andel rapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas	100%	100%	100%
Andel utgivna rapporter inom 12 månader	100%	96%	89%
Antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats	12	13	13 <sup>3</sup>
Antal lämnade rekommendationer	42	47	43 <sup>4</sup>
Varav räddningstjänst	6	15	0
Antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer	55	43	56
Tillfredsställande svar	52	37	54
Varav delvis tillfredsställande	7	7	8
Ej tillfredsställande svar	3	6	2

Tabell 1: Resultatindikatorer 2018–2020.

Haverikommissionens verksamhet är i stort helt händelsestyrd men ändå relativt stabil mellan åren.

Myndigheten har under 2020 publicerat 19 slutrapporter. Motsvarande siffra för 2019 var 26 rapporter och under 2018 publicerades 20

<sup>3</sup> Avser 12 slutrapporter och en särskild anmälan som lämnats innan utredningen slutförts.

<sup>4</sup> Fem av rekommendationerna har likalydande lämnats till Sveriges samtliga 290 kommuner.

rapporter. I samtliga utgivna rapporter 2018–2020 har såväl händelseförlopp som olycksorsak kunnat fastställas.

Under 2020 slutfördes 89 procent av rapporterna (17 av 19) inom tolv månader. För 2019 var andelen 96 procent (25 av 26). Samtliga utgivna rapporter 2018 slutfördes inom tolv månader. De två rapporterna 2020 som passerat tolv månaders handläggningstid, varav den ena endast marginellt, var dels en olycka med ett flygplan i Umeå som i samband med fallskärms hoppning bröts sönder, dels en utredning inom civil sjöfart avseende förlisningen av ett fiskefartyg. Handläggningstiden för dessa var knappt 14 månader respektive marginellt över tolv månader. Myndigheten bedömer att de något längre handläggningstiderna motiveras fullt ut av komplexiteten i de båda utredningarna.

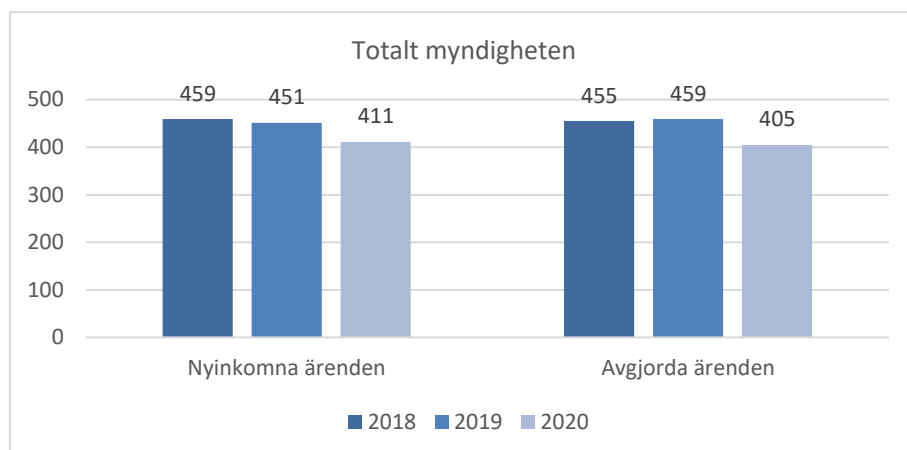
Haverikommissionen har lämnat säkerhetsrekommendationer i tolv av de utgivna slutrapporterna 2020. Dessutom har myndigheten i ett fall under året lämnat en särskild anmälan med säkerhetsrekommendationer under pågående utredning. Sammanlagt har myndigheten lämnat 43 säkerhetsrekommendationer 2020. Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har minskat något 2020 i jämförelse med 2019 och ökat med en från 2018. För 2020 har det inte i någon utredning lämnats några rekommendationer som avser förbättring av räddningstjänsten. Under 2019 lämnades 15 sådana rekommendationer medan antalet under 2018 uppgick till sex.

Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer är inte något heltäckande mått på de förbättringar av säkerheten som myndighetens verksamhet bidrar till. Det är vanligt förekommande att berörda aktörer vidtar åtgärder redan under pågående utredning. Ibland medför detta att det inte finns skäl att lämna någon rekommendation. Att en rapport saknar säkerhetsrekommendationer behöver inte heller betyda att rapporten inte leder till åtgärder för ökad säkerhet. Att rapporterna är offentliga och att resultaten av myndighetens undersökningar av förhållanden som har betydelse för säkerheten sprids inom berörda branscher kan i sig ha positiva effekter.

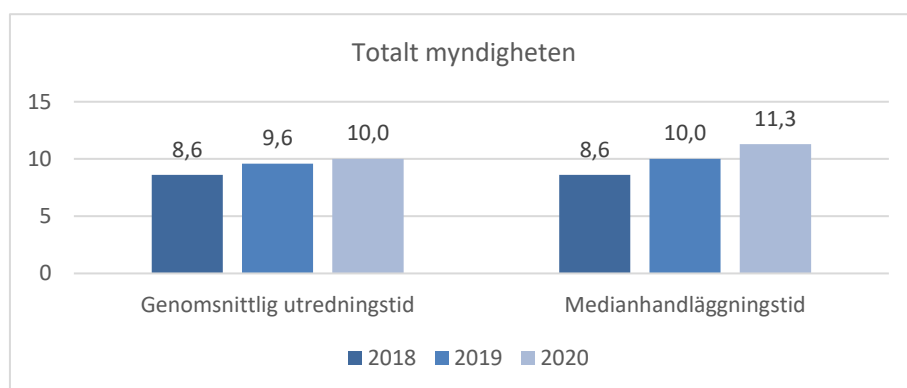
Antal rekommendationer med tillfredsställande eller delvis tillfredsställande svar kan ofta, men behöver inte alltid, indikera att myndigheten lämnar relevanta säkerhetsrekommendationer i sina rapporter.

Sammantaget visar resultatindikatorerna att myndigheten fullgjort sina uppgifter enligt lag och förordning och att den positiva utvecklingen när det gäller handläggningstiderna i allt väsentligt kunnat bibehållas trots de utmaningar Covid-19 inneburit för verksamheten.

### Övriga myndighetsgemensamma resultat 2018–2020



Tabell 2. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2018–2020 – totalt för myndigheten (inklusive sådana som leds av annan stat).



Tabell 3. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2018–2020 – totalt för myndigheten.

Antal inkomna ärenden till myndigheten har minskat något till 411 ärenden 2020 i jämförelse med 451 ärenden 2019. Motsvarande siffra för 2018 var 459. Minskningen är främst hänförlig till färre ärenden inom civil luftfart, samtidigt som antal ärenden inom civil sjöfart har ökat tydligt. För samtliga inkomna ärenden görs en ärendebedömning som utmynnar i ett beslut om utredning eller ej utredning. Myndigheten har i princip inte några balanser. Ärendebedömningen påbörjas så snart ärendet kommit in och beslut om utredning eller inte fattas så snart bedömning är klar, vilket den vanligtvis är inom ett par veckor.

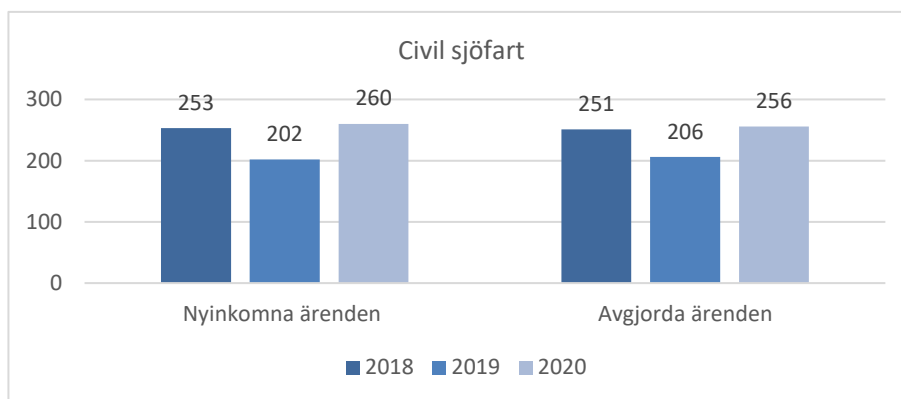
Den genomsnittliga handläggningstiden för utgivna rapporter har ökat något till 10 månader 2020 mot 9,6 månader 2019. För 2018 var motsvarande siffra 8,6 månader. Under 2018 avslutades ett långvarigt och systematiskt arbete för att få ned handläggningstiderna. Det är knappast möjligt över tid att med bibehållen kvalitet i övrigt ha så korta handläggningstider som det året. Handläggningstiderna för 2019 var i det avseendet mer representativa och låg på en klart acceptabel nivå. Under 2020 har verksamheten påverkats dels av Covid-19-pandemin, dels av att två utredningsordförande bytt arbetsgivare och deras befattningar varit vakanta under pågående nyrekrytering. Det kan förväntas att dessa faktorer även kommer att få viss betydelse för 2021. Vidare har ett antal av de utredningar som genomförts varit särskilt

komplexa. I det sammanhanget kan särskilt nämnas utredningen av flygolyckan i Umeå där nio personer omkom. Den utredningen tog strax under 14 månader att slutföra.

### 2.3.2 *Civil sjöfart*

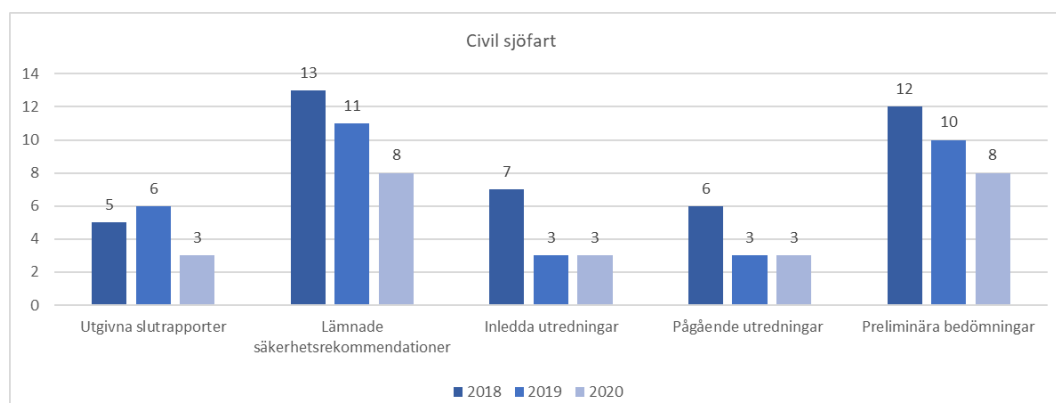
Haverikommissionen utreder olyckor och tillbud inom den civila sjöfarten, uppdraget omfattar utredningar av olyckor eller tillbud till sjöss som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg. Vid allvarliga olyckor – men som inte är att bedöma som mycket allvarliga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

#### *Ärenden och utveckling 2018–2020*



Tabell 1. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2018–2020 – civil sjöfart (inklusive sådana utredningar som leds av annan stat).

Antalet inkomna ärenden har ökat tydligt jämfört med 2019 och överstiger även 2018 års nivå något. Antalet avgjorda ärenden ligger i paritet med de ärenden som kommit in.



Tabell 2. Utveckling 2018–2020 – civil sjöfart.

Antalet inledda utredningar ligger på samma nivå som under 2019, vilket är lägre än under 2018. Under året har åtta preliminära bedömningar gjorts av haverikommissionen, vilket är något färre än 2018 och 2019.

Antalet utgivna rapporter är färre än under 2018 och 2019. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har kunnat fastställas i samtliga fall, vilket även var fallet 2019 och 2018.

### Utgivna slutrapporter

Inom civil sjöfart har tre slutrapporter publicerats under 2020.



Mycket allvarlig sjöolycka på Rindö

Händelsedatum: 2019-11-14

Publiceringsdatum: 2020-09-18

S-190/19



Allvarlig sjöolycka med svenskflaggade ro-ro-passagerarfartyget PETER PAN mellan Rostock och Travemünde den 9 juli 2019

Händelsedatum: 2019-07-09

Publiceringsdatum: 2020-06-23

S-98/19

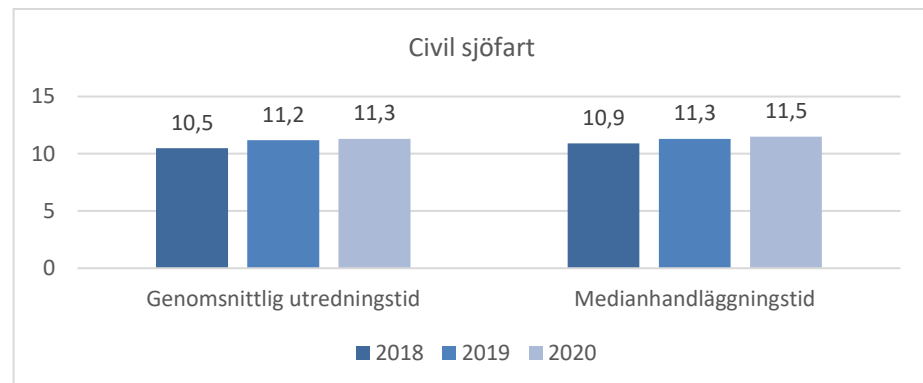


Förlisning av fiskefartyget HADDOCK sydväst om Hållö den 8 juli 2019.

Händelsedatum: 2019-07-08

Publiceringsdatum: 2020-07-09

S-95/19



Tabell 3. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2018–2020 – civil sjöfart.

Den genomsnittliga utredningstiden 2020 ligger i paritet med utredningstiden 2019 men har ökat i jämförelse med 2018. Medianhandläggningstiden har ökat något.

För en av de slutrapporter som publicerades under 2020 översteg handläggningstiden marginellt tolv månader. De övriga två slutrapporterna slutfördes på kortare tid än tolv månader. Resultatet är i detta avseende en marginell försämring jämfört med de två föregående åren.

### *Pågående utredningar*

Vid 2020 års utgång fanns tre pågående utredningar samt en pågående preliminär bedömning.



Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av passagerarfartyget ESTONIA  
Händelsedatum: 2020-10-02  
S-200/20



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



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



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

Av dessa ärenden kan särskilt nämnas den pågående preliminära bedömningen beträffande M/S ESTONIA.

Passagerarfartyget ESTONIA sjönk den 28 september 1994 under en resa från Tallinn till Stockholm. Av de 989 personer som fanns ombord omkom 852 personer. I enlighet med en överenskommelse mellan statsministrarna i Estland, Finland och Sverige bildades en gemensam utredningskommission (JAIC) som undersökte olyckan. En slutrapport publicerades i december 1997.

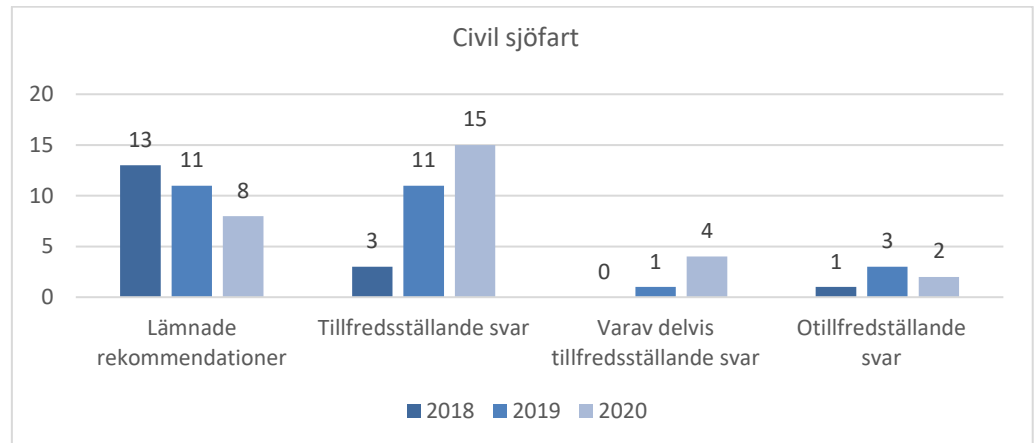
Den 28 september 2020 publicerades ett filmmaterial som visade hål i fartygets styrbordssida.

Estlands säkerhetsutredningsmyndighet har inlett en preliminär bedömning av de nya uppgifterna och begärt bistånd av motsvarande myndigheter i Finland och Sverige. Olycksutredningscentralen i Finland och Statens haverikommission i Sverige har beslutat att bistå den estniska myndigheten i sin bedömning.

Syftet med en preliminär bedömning efter en sjöolycka är normalt att överväga om en haveriutredning ska inledas. I detta fall syftar den preliminära bedömningen till att överväga om den nya informationen ger anledning att revidera de slutsatser som drogs i 1997 års rapport, om nya utredningsåtgärder bör vidtas och i så fall vilka.

Arbetet med den preliminära bedömningen har varit synnerligen resurskrävande och det pågår för närvarande intervjuer med svenska överlevande från förlisningen samt förberedelser för att genomföra förnyade undervattensundersökningar av vraket.

### Säkerhetsrekommendationer



Tabell 4. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2018–2020 – civil sjöfart.

Under 2020 har åtta säkerhetsrekommendationer lämnats medan 17 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på en rekommendation har något svar inte inkommit från rederiet och ärendet har ännu inte slutbehandlats av haverikommissionen.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 13 bedömts som tillfredsställande, fyra som delvis tillfredsställande och två som inte tillfredsställande. Nedan redovisas de delvis och de inte tillfredsställande rekommendationssvaren särskilt.

Slutrapporten RS 2019:02 rörde en brand som uppstod på det svenskflaggade biltransportfartyget MIGNON när det befann sig utanför Filippinerna. Rederiet rekommenderades bl.a. att minska risken för brand i de fordon som transporteras genom att vidta brandförebyggande åtgärder utifrån identifierade brandrisker för respektive typ av fordon. Rederiet svarade att inspektioner av fordon i större utsträckning kommer att ske före lastning, vilket kan medföra att transport av vissa fordon nekas. Haverikommissionen konstaterade att uttrycket ”i större utsträckning” är alltför vagt för att kunna bedöma rederiets ambitionsnivå. Vidare konstaterade haverikommissionen att rederiet inte vidtagit brandförebyggande åtgärder utifrån identifierade brandrisker med olika fordonstyper. Rekommendationen bedömdes därför som endast delvis omhändertagen.

Slutrapporten RS 2020:02 rörde turfiskefartyget HADDOCK som efter ett kylvattenläckage vattenfylldes och sjönk. Samtliga ombordvarande räddades. En av de fyra rekommendationer som riktades till Transportstyrelsen handlade om att inleda och bedriva en aktiv tillsynsverksamhet i sådan omfattning att den får reell effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed en säkerhetshöjande verkan. Transportstyrelsen redogjorde i sitt svar för arbetet med den årliga rapport som ligger till grund för myndighetens tillsynsplan samt konstaterade att förseningar uppkommit bl.a. med anledning av Covid-19-pandemin. Haverikommissionen konstaterade att även om tillsynsplanen för 2020 var klar hade tillsynen inte kommit igång.



Vidare framgick det inte av svaret i vilken omfattning Transportstyrelsen avser att bedriva tillsynsverksamheten inom det aktuella segmentet eller vilken omfattning myndigheten anser att tillsynsverksamheten bör ha för att få reell effekt på regelefterlevnaden och därmed kunna ha en säkerhetshöjande verkan. Rekommendationen bedömdes därför endast vara delvis omhändertagen.

Slutrapporten RS 2020:01 rörde roro-passagerarfartyget PETER PAN som på resa mellan Rostock och Travemünde drabbades av en explosion och brand i ett maskinrum, vilket fick till följd att fartyget blev manöverodugligt och behövde bogseras till hamn. Haverikommissionen lämnade två säkerhetsrekommendationer till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen rekommenderades att uppmärksamma problematiken med korsfyllningsregler i kombination med risker för brandspridning och att vidta lämpliga åtgärder för att lyfta frågan även på internationell nivå. Vidare rekommenderades Transportstyrelsen att vidta åtgärder nationellt och internationellt för att uppmärksamma problematiken med sammanbyggd vevhusventilation.

I båda fallen redogjorde Transportstyrelsen i sitt svar för de nationella åtgärder som planerades men hänvisade beträffande det internationella arbetet till att rapporten automatiskt kommer att tas upp inom en av IMO:s underkommittéer (III), när rapporten laddas upp i databasen GISIS och att den därefter kommer att analyseras i aktuell arbetsgrupp.

Haverikommissionen konstaterade att de planerade nationella åtgärderna var tillfredsställande men att rapporteringen till IMO:s databas GISIS inte per automatik innebär att rapporten kommer att analyseras i en arbetsgrupp. Det hade varit önskvärt att Transportstyrelsen övervägt att vidta mer aktiva åtgärder för att lyfta frågorna internationellt. Med hänsyn härtill bedömde haverikommissionen att de två rekommendationerna endast delvis kunde anses vara tillfredsställande omhändertagna.

Klassificeringssällskapet DNV GL rekommenderades att se över sin tolkning av reglerna för vevhusventilation och tillse att denna nya tolkning appliceras i de fartyg organisationen ansvarar för. DNV GL anförde i sitt svar att de inte delar haverikommissionens tolkning av deras regelverk, att reglerna inte medger att vevhusventilation för två motorer kombineras och att det inte heller gjorts på PETER PAN. Vevhusventilationen är i stället sammanförd, vilket är en väl beprövad konstruktion som man inte anser påverkar säkerheten negativt. DNV GL avser inte att vidta några åtgärder för att ändra regelverket på denna punkt. Haverikommissionen konstaterade att de risker för brandspridning mellan motorerna eller för en vevhusexlosion som är förknippade med sammankopplade vevhusventilationsrör är desamma oavsett om rörsystemen benämns som sammanförda eller kombinerade. Haverikommissionen bedömde att rekommendationen inte omhändertagits.

Slutrapporten RS 2019:03 rörde bogserfartyget LOKE med tillhörande pråm som förläste i lugnt väder utanför Vaxholm. Några av de faktorer som orsakade olyckan var att pråmen inte var i sjövärdigt skick och att det saknas föreskrifter som ställer krav på tillsyn eller certifiering av pråmar av det aktuella slaget. Infrastrukturdepartementet rekommenderades att upprätta en tidsplan för slutförande av det lagstiftningsarbete avseende tillsyn och andra sjösäkerhetskrav som behandlas i promemorian *Regelförenkling för sjöfarten (N2013/5746/MRT)*. Infrastrukturdepartementet hänvisade i sitt svar till att promemorian *Regelförenkling för sjöfarten* fortfarande bereds inom Regeringskansliet. Haverikommissionen konstaterade att det inte kan ställas samma krav på utförliga svar om framtida åtgärder från ett politiskt styrt organ som Regeringskansliet som från förvaltningsmyndigheter i övrigt. För att haverikommissionen ska kunna anse att ett svar är tillfredsställande bör det dock åtminstone framgå av svaret om mottagaren av rekommendationen delar den problembild som redovisas i myndighetens slutrapport och som ligger till grund för rekommendationen. Mot bakgrund av att någon tidsplan inte upprättats och det inte framgick av svaret om några, och i sådant fall vilka, beredningsåtgärder som pågår i ärendet bedömde haverikommissionen att rekommendationssvaret inte kunde anses omhändertaget.

#### *Utredningar som leds av annan stat*

När det gäller den civila sjöfarten redovisas nedan i tabell 5 sådana utredningar där Statens haverikommission, 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 haverikommissionen 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 haverikommissionen, varför inte heller rekommendationshanteringen redovisas för dessa utredningar.

Sjöfartsutredningar ledda av en annan stat	2018	2019	2020
Ingående balans	0	0	0
Nyinkomna utredningar	0	1	0
Avslutade utredningar	0	1	0
Utgående balans	0	0	0

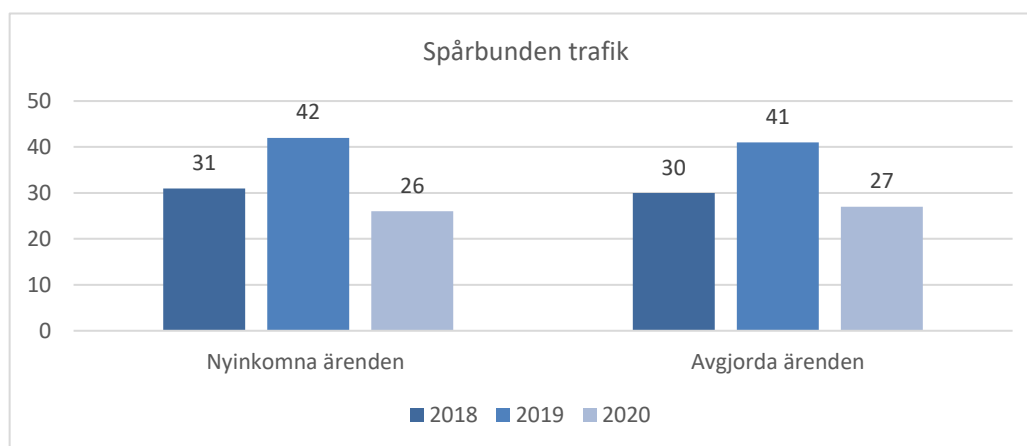
Tabell 5. Sjöfartsutredningar som leds av en annan stat.

Under året har haverikommissionen inte deltagit i någon utredning som letts av ett annat lands utredningsorgan. Som nämnts ovan deltar myndigheten dock i en preliminär bedömning som rör förlisningen av passagerarfartyget ESTONIA. Det arbetet leds av Estland.

### 2.3.3 Spårbunden trafik

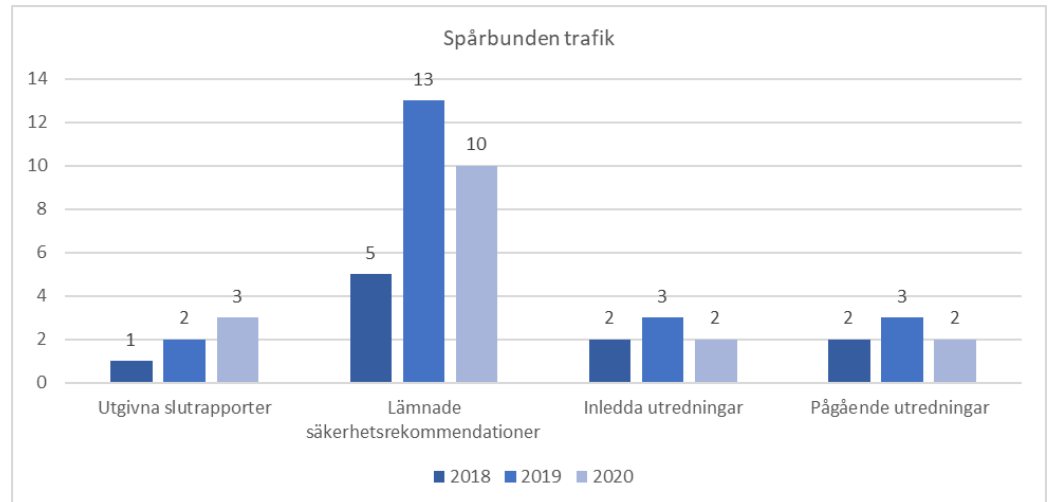
Haverikommissionen utreder olyckor och allvarliga tillbud inom spårbunden trafik. Haverikommissionen undersöker händelser som har inträffat i Sverige. Om det inträffar en olycka eller ett tillbud på eller nära den svenska gränsen som berör spårfordon i internationell trafik, ska haverikommissionen komma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

#### Ärenden och utveckling 2018–2020



Tabell 1. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2018–2020 – spårbunden trafik.

Antalet inkomna ärenden har minskat under 2020. Samtliga inkomna ärenden har hanterats under året.



Tabell 2. Utveckling 2018–2020 – spårbunden trafik.

Under 2020 inleddes två utredningar inom spårtrafikområdet, vilket är en minskning jämfört med 2019 men på samma nivå som under 2018. Under året publicerades tre slutrapporter vilket är en ökning jämfört med de två föregående åren.

### *Utgivna slutrapporter*

Inom spårbunden trafik har tre slutrapporter publicerats under 2020.



Tillbud till kollision mellan spårfordon vid Karlstads Central

Händelsedatum: 2019-08-19  
 Publiceringsdatum: 2020-08-18  
 J-22/19



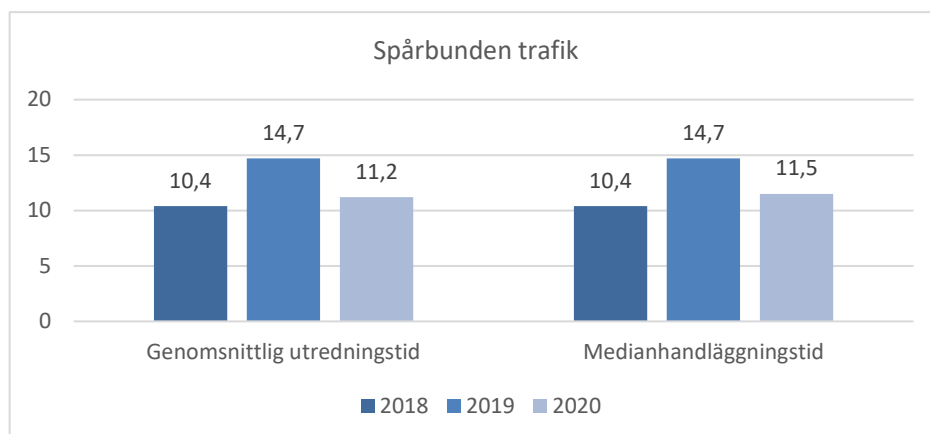
Tillbud till personolycka i Stockholms tunnelbana

Händelsedatum: 2019-04-17  
 Publiceringsdatum: 2020-02-19  
 J-14/19



Kollision mellan ett persontåg och en växlingsrörelse i Helsingborg

Händelsedatum: 2019-02-07  
 Publiceringsdatum: 2020-01-22  
 J-5/19



Tabell 3. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2018–2020 – spårbunden trafik.

Den genomsnittliga utredningstiden 2020 har minskat jämfört med 2019 men är något högre än under 2018. Motsvarande tendens gäller även för medianhandläggningstiderna. Samtliga utredningar 2020 har avslutats inom 12 månader.

### Pågående utredningar

Vid årets slut fanns två pågående utredningar inom spårbunden trafik.



Spårtrafikolycka vid växling i Sundsvall

Händelsedatum: 2020-08-05

J-21/20

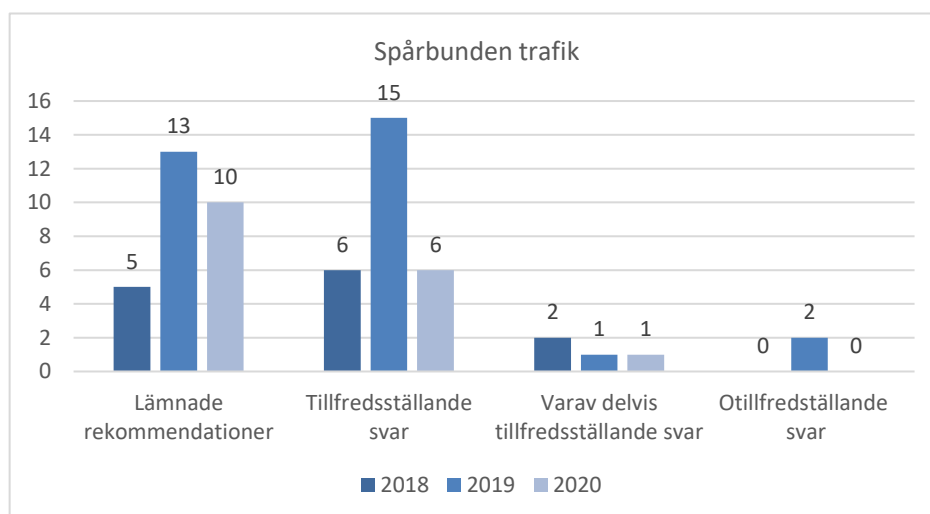


Plankorsningsolycka i Hofors, Gävleborgs län

Händelsedatum: 2020-03-05

J-12/20

### Säkerhetsrekommendationer



Tabell 4. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2018–2020 – spårbunden trafik.

Under året har tio säkerhetsrekommendationer lämnats och sex rekommendationssvar har behandlats. Av de sistnämnda har samtliga svar bedömts som tillfredställande, varav ett som delvis tillfredsställande.

Nedan redovisas det rekommendationssvar som bedömts som endast delvis tillfredsställande.

Slutrapporten RJ 2019:02 rörde en urspårning i Ludvika. Tolv vagnar och ett lok som ingick i ett tåg med totalt 37 vagnar spårade ur och omfattande materiella skador uppkom. För att möjliggöra en räddningsinsats krävdes räddningsfrånkoppling och arbetsjordning eftersom flera kontaktledningar rivits ned. På grund av brist på utrustning tog detta en och en halv timme. En av de säkerhetsrekommendationer som lämnades i rapporten riktade sig till räddningstjänsten Dala Mitt och innebar en rekommendation att i samarbete med Trafikverket stärka sin förmåga att snabbt kunna arbetsjorda spårområden inom sitt verksamhetsområde.

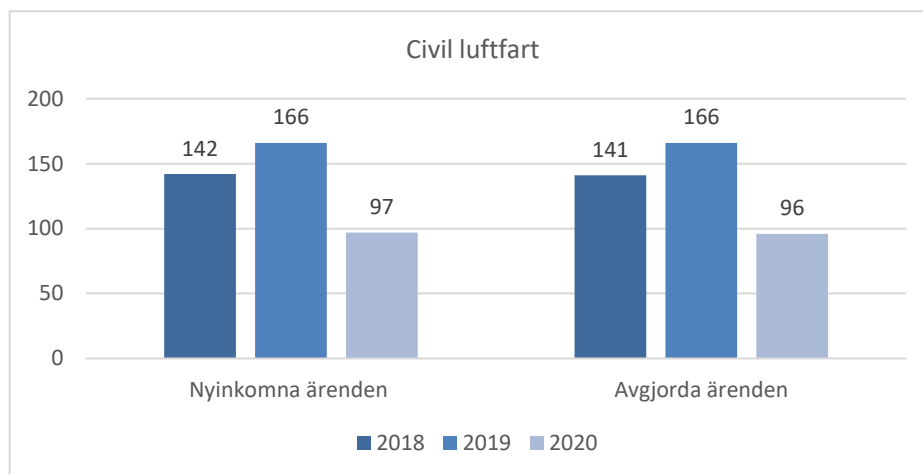
Räddningstjänsten Dala Mitt redogjorde i sitt svar för att man med befintliga resurser och kompetens endast har förmåga att skyddsjorda maximalt tre spår, att Trafikverket inte har förråd med utrustning och att deras entreprenörer, som har utrustning, har en inställetid på 120 minuter. Räddningstjänsten Dala Mitt ansåg att det finns behov av att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) tar fram en vägledning i frågan.

Haverikommissionen konstaterade att även om MSB tar fram en vägledning (vilket också rekommenderades i slutrapporten) bör räddningstjänsten i samarbete med Trafikverket på kort sikt kunna vidta åtgärder för att stärka sin förmåga. Det får anses vara en allvarlig brist att arbetsjordning av större spårområden inte kan genomföras skyndsamt. Räddningstjänsten Dala Mitt gavs tillfälle att utveckla sitt svar men någon komplettering gjordes inte. Haverikommissionen bedömde att rekommendationen endast delvis kunde anses omhändertagen.

### 2.3.4 Civil luftfart

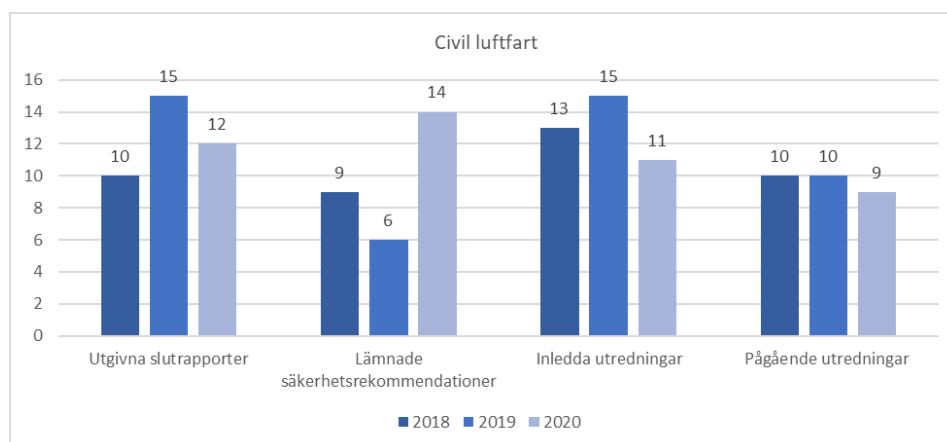
Haverikommissionen utreder olyckor och allvarliga tillbud inom civil luftfart. Myndigheten utreder händelser som har inträffat i Sverige. Dessutom utreds händelser som har inträffat utomlands, om händelsen berör ett svenskt luftfartyg och annat inte följer av en internationell överenskommelse.

#### Antal ärenden och utveckling 2018–2020



Tabell 1. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2018–2020 – civil luftfart (inklusive sådana utredningar som leds av en annan stat).

Antalet inkomna anmälningar har minskat jämfört med 2019 och 2018. En stor del av minskningen av antalet inkomna ärenden bedöms bero på den kraftiga nedgång som drabbat den kommersiella delen av flygbranschen under Covid-19-pandemin. Som framgår nedan har denna minskning inte fått samma genomslag på antalet inledda luftfartsutredningar. Allmänflyg och bruksflyg har inte drabbats av samma nedgång som t.ex. kommersiell passagerartrafik. Det är också normalt inom allmänflyget som de flesta av haverikommissionens utredningar görs.



Tabell 2. Utveckling 2018–2020 – civil luftfart.

Samtliga under året publicerade slutrapporter utom en slutfördes på kortare tid än tolv månader. Detta är en marginell försämring jämfört

med 2019 och 2018. Den utredning som passerade tolv månaders handläggningstid tog knappt 14 månader att genomföra och rörde en olycka med ett flygplan i Umeå som i samband med fallskärmshoppning bröts sönder i luften. Samtliga nio ombord omkom. Med hänsyn till antalet omkomna är det den mest allvarliga luftfartsolyckan som inträffat i Sverige på många år. Utredningen var komplex och innehöll även ett flertal internationella aspekter. Med hänsyn härtill var det inte möjligt att genomföra utredningen på kortare tid än tolv månader.

### *Utgivna slutrapporter*

Under 2020 har tolv slutrapporter publicerats.



Olycka med ett segelflygplan utanför Surahammar  
Händelsedatum: 2020-07-22  
Publiceringsdatum: 2020-11-30  
L-54/20



Olycka med segelflygplanet SE-TRI av typen Rolladen-Schneider LS1-F, vid Enköping/Långtora flygplats, Uppsala län  
Händelsedatum: 2020-04-18  
Publiceringsdatum: 2020-10-26  
L-29/20



Allvarligt tillbud med flygplanet SE-LUX, av typen Beech-95-B55, vid Malmö/Sturup flygplats, Skåne län  
Händelsedatum: 2019-11-17  
Publiceringsdatum: 2020-11-17  
L-164/19



Olycka med en helikopter av typen Robinson R44 vid Unkervatnet i Norge  
Händelsedatum: 2019-11-08  
Publiceringsdatum: 2020-07-02  
L-161/19



Olycka med helikoptern SE-JRM, av typen AW 139, på Visby flygplats, Gotlands län  
Händelsedatum: 2019-10-30  
Publiceringsdatum: 2020-10-07  
L-156/19



Olycka med helikoptern SE-HPM, av modellen Bell 206 L1, 50 km norr om Kiruna, Norrbottens län  
Händelsedatum: 2019-10-08  
Publiceringsdatum: 2020-03-16  
L-145/19



Allvarligt tillbud vid Stockholm/Västerås flygplats  
Händelsedatum: 2019-09-04  
Publiceringsdatum: 2020-05-15  
L-136/19





Olycka med helikoptern SE-JOA, av modellen Bell 206 L1, vid Vuoggatjålme, Norrbottens län  
Händelsedatum: 2019-08-10  
Publiceringsdatum: 2020-06-16  
L-110/19



Olycka med flygplanet D-EPFH i Norrtälje  
Händelsedatum: 2019-07-29  
Publiceringsdatum: 2020-02-19  
L-101/19



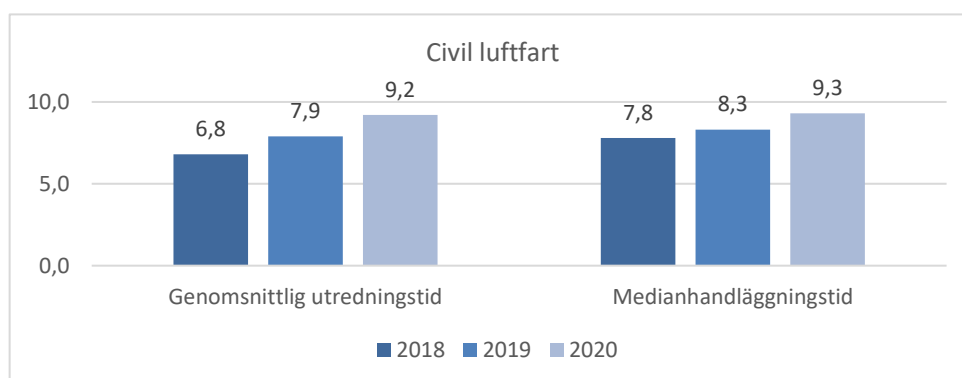
Olycka med flygplanet SE-MES av typen GippsAero GA8 Airvan nära Umeå flygplats den 14 juli 2019  
Händelsedatum: 2019-07-14  
Publiceringsdatum: 2020-09-09  
L-96/19



Olycka på Varberg/Getterön flygplats med ett motorsegelflygplan av modellen Scheibe-SF25C  
Händelsedatum: 2019-05-05  
Publiceringsdatum: 2020-04-29  
L-53/19



Tillbud till kollision mellan ett flygplan av typen Diamond DA 42 NG och snöröjningsfordon på Borlänge flygplats  
Händelsedatum: 2019-01-28  
Publiceringsdatum: 2020-01-24  
L-16/19



Tabell 3. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2018–2020 – civil luftfart.

Såväl den genomsnittliga utredningstiden som medianhandläggningstiderna har ökat jämfört med de två föregående åren.

### *Pågående utredningar*

Vid årets slut pågick nio utredningar, samtliga har inletts under 2020 och den utredning som pågått längst startade i april 2020.



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



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



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



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



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



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



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

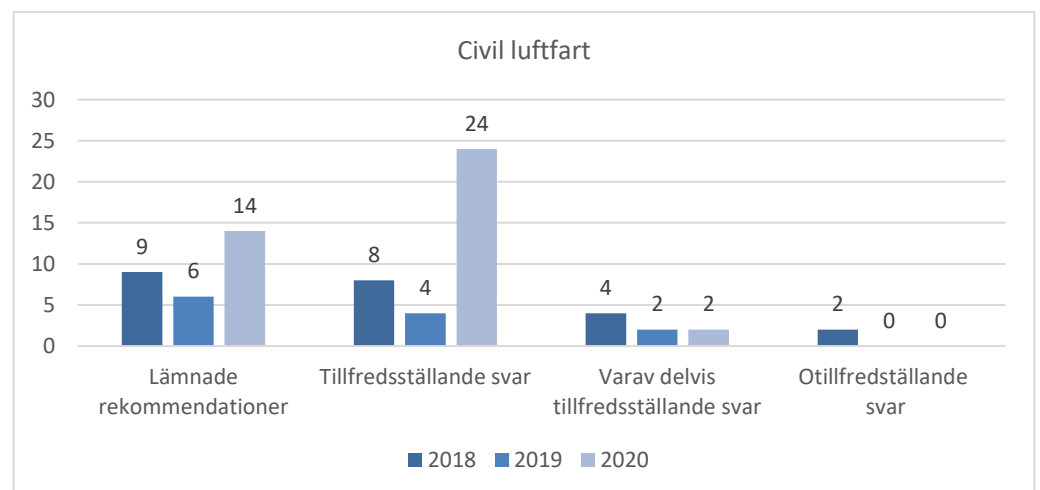


Olycka med ett flygplan av typen SOCATA-TB10 på Visby flygplats  
 Händelsedatum: 2020-06-19  
 L-48/20



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

### Säkerhetsrekommendationer



Tabell 4. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2018–2020 – civil luftfart.

Under 2020 har 14 säkerhetsrekommendationer lämnats medan 24 rekommendationssvar har behandlats. Beträffande den utgående balansen på sju rekommendationer har antingen tiden för

rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbehandlats av haverikommissionen.

Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 22 bedömts som tillfredsställande medan två har bedömts vara endast delvis tillfredsställande. De sistnämnda redovisas nedan.

Slutrapporten RL 2019:12 rörde en reguljär flygning med passagerare från München till Norrköping. När besättningen skulle genomföra en instrumentinflygning till Norrköping med inflygningshjälpmedlet ILS fångade flygplanet en s.k. falsk ILS-signal. Detta ledde till att flygplanet ändrade kurs och höjd samt till att ett kollisionstillbud med ett ultralätt luftfartyg uppstod. I rapporten rekommenderades EASA att säkerställa att tydliga krav på att de konventionella navigeringssystemens begränsningar finns med vid repetitionsutbildning. EASA redogjorde i sitt svar för att man anser att det befintliga prestationsbaserade regelverket tydligt ålägger operatörer att ta upp begränsningar i konventionella navigeringssystem under repetitionsutbildningar och att de nationella luftfartsmyndigheterna i sin tillsyn ska kontrollera att detta görs.

Haverikommissionen delade inte EASA:s uppfattning att operatörernas skyldigheter i detta avseende tydligt framgår av det befintliga prestationsbaserade regelverket utan att det finns utrymme för förbättring till exempel genom vägledande material eller allmänna råd. Mot bakgrund av att EASA ändå kunde anses bekräfta existensen av de bakomliggande säkerhetsfrågorna bedömde haverikommissionen att rekommendationen delvis omhändertagits.

Slutrapporten RL 2020:05 rörde ett kollisionstillbud mellan två flygplan över Stockholm/Västerås flygplats. Det ena flygplanet flög enligt visuella flygregler (VFR) och det andra enligt instrumentflygregler (IFR). De olika procedurer som gällde vid flygplatsen medförde att de två flygplanen kom att korsa varandras banor på ungefär samma höjd. I rapporten rekommenderades Transportstyrelsen att i samråd med EASA klargöra förutsättningarna för IFR-flygningar till okontrollerade instrumentflygplatser och vidta åtgärder för att detta kommuniceras till alla berörda aktörer.

Transportstyrelsen redogjorde i sitt svar för att man fattat ett beslut i juni 2020 om vilka förutsättningar som ska gälla för att möjliggöra IFR-inflygningar i okontrollerat luftrum utan ATS. Beslutet är kommunicerat via Transportstyrelsens webbsida och man har också inlett ett föreskriftsarbete och för en aktiv dialog med EASA i frågan.

Haverikommissionen konstaterade att frågan har adresserats på ett positivt sätt men att det inte är tillfredsställande att Transportstyrelsen endast kommunicerat sitt beslut via sin webbsida. Piloter förväntas ta del av AIP Sverige för att få kunskap om varaktig luftfartsinformation. Effektiviteten av att i stället kommunicera via myndighetens webbsida

framstår inte som betryggande. Haverikommissionen bedömde därför att rekommendationen endast kunde anses vara delvis omhändertagen.

#### *Utländska utredningar*

För området civil luftfart redovisas nedan i tabell 5 sådana utredningar som i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13 genomförs av haveriutredningsmyndigheter i andra länder, men där haverikommissionen deltagit med en s.k. ackrediterad representant eller en expert. I varierande grad leder även dessa utredningar till arbetsinsatser från haverikommissionens sida. Därmed påverkar de också myndighetens egna utredningar vad gäller t.ex. utredningstider.

Möjligheten för haverikommissionen 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 haverikommissionen, varför inte heller rekommendationshanteringen redovisas för dessa ärenden.

Utländska luftfartsutredningar	2018	2019	2020
Ingående balans	14	11	13
Nyinkomna utredningar	6	10	6
Avslutade utredningar	9	8	4
Utgående balans	11	13	15

Tabell 5. Utländska luftfartsutredningar som haverikommissionen deltagit i.

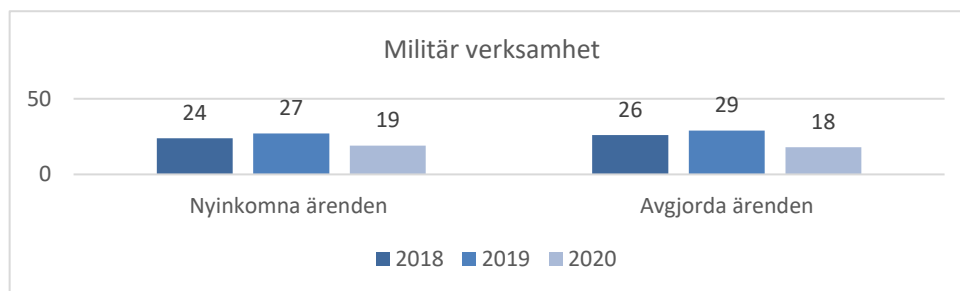
Statens haverikommission har under året deltagit i sex nya utländska utredningar med en ackrediterad representant eller en expert enligt Chicagokonventionens Annex 13. Under 2019 engagerades myndigheten i tio nya sådana utredningar och 2018 var motsvarande siffra sex. Under 2020 har fyra sådana ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har ökat något jämfört med 2019 och 2018.

Här kan särskilt nämnas nedskjutningen av ett passagerarflygplan i Iran i januari 2020. Händelsen utreds av den iranska säkerhetsutredningsmyndigheten. Med anledning av att flera av de omkomna var medborgare eller hade hemvist i Sverige deltar Statens haverikommission med en expert i utredningen. Därutöver är ytterligare sju stater företrädade i utredningen. Haverikommissionen har bl.a. deltagit vid den utläsning av flygplanets registreringsutrustning (de svarta lådorna) som skedde i Paris.

### 2.3.5 Militär verksamhet

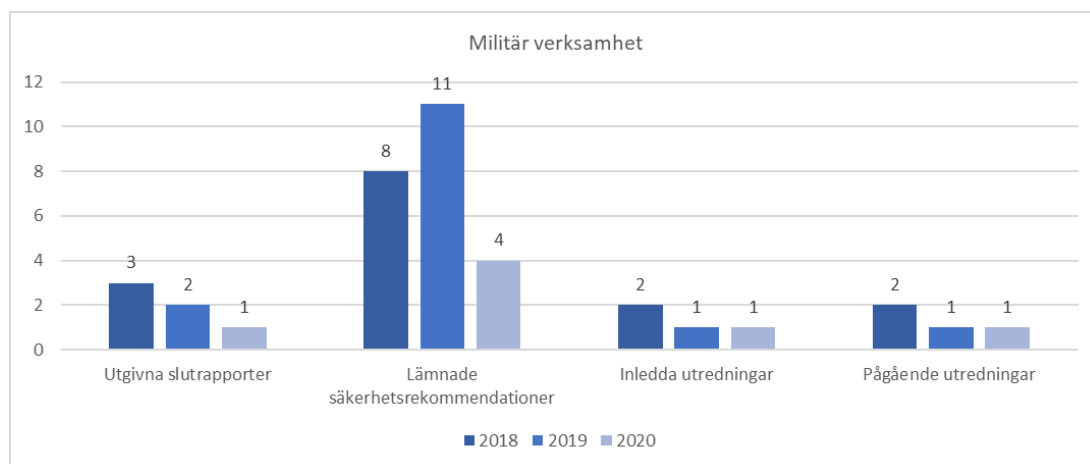
Statens haverikommission kan utreda alla slags militära olyckor och tillbud som är tillräckligt allvarliga eller där det bedöms finnas utrymme för säkerhetsförbättringar. Med vissa undantag är en förutsättning att olyckan eller tillbudet inträffat i Sverige. En händelse som har inträffat utomlands utreds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

#### Antal ärenden och utveckling 2018–2020



Tabell 1. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2018–2020 – militär verksamhet.

Antalet inkomna anmälningar har minskat jämfört med 2019 och 2018. Antalet avgjorda ärenden ligger i paritet med antalet inkomna ärenden.



Tabell 2. Utveckling 2018–2020 – militär verksamhet.

En ny utredning har inletts under året vilket är på samma nivå som under 2019 men en minskning i förhållande till 2018. En slutrapport har publicerats, vilket är en mindre än 2019 och två mindre än 2018. Liksom under både 2019 och 2018 kunde orsakerna till händelserna fastställas i samtliga utredningar.

### Utgivna slutrapporter

Under året har en slutrapport publicerats.

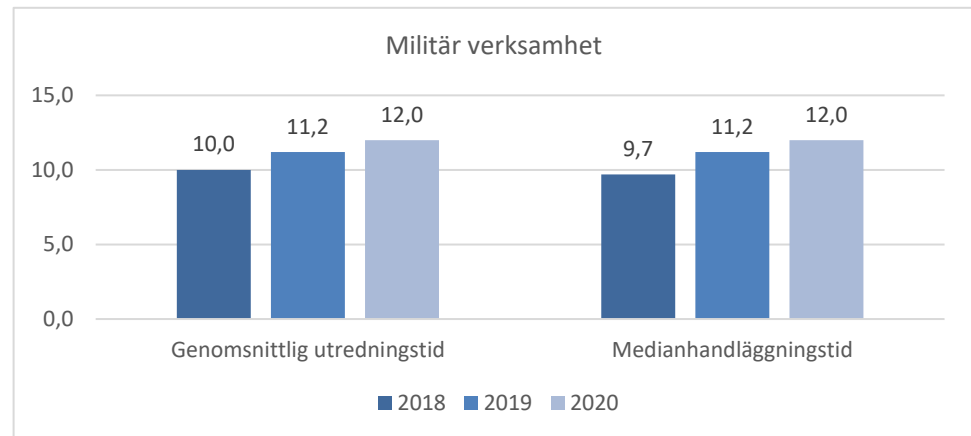


#### Olycka under militärövningen Northern Wind

Händelsedatum: 2019-03-25

Publiceringsdatum: 2020-03-23

M-10/19



Tabell 3. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2018–2020 – militär verksamhet.

Samtliga genomförda utredningar slutfördes inom tolv månader, vilket är på samma nivå som under de två föregående åren. Hanläggningstiderna har dock ökat jämfört med såväl 2019 som 2018. Mot bakgrund av att antalet utredningar är lågt, en slutrapport under 2020 och två under 2019, är det emellertid svårt att dra några säkra slutsatser beträffande detta.

### Pågående utredningar

Vid årets slut pågick en utredning inom området.

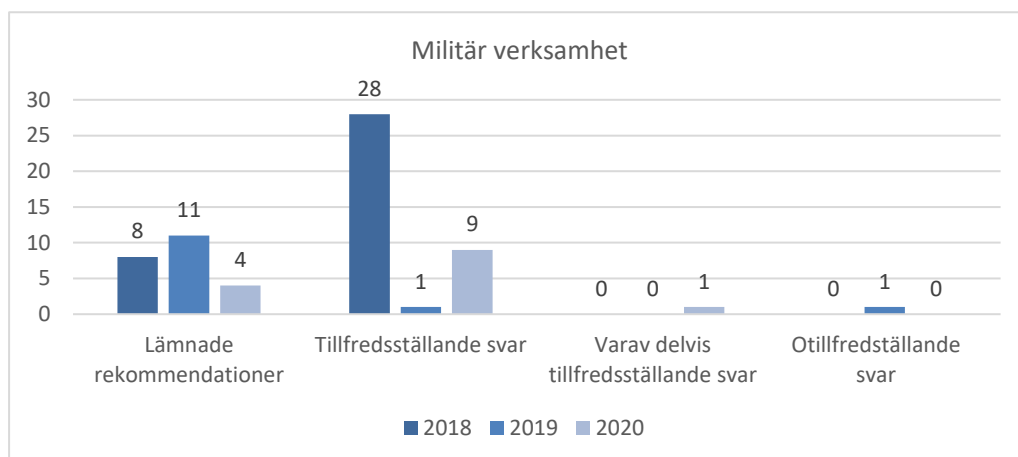


#### Allvarligt tillbud med ett JAS 39 över Vänern

Händelsedatum: 2020-12-17

M-20/20

### Säkerhetsrekommendationer



Tabell 5. Lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer 2018–2020 – militär verksamhet.

Under året har fyra säkerhetsrekommendationer lämnats medan nio rekommendationssvar har behandlats. Av dem bedömdes samtliga som tillfredsställande, varav ett som delvis tillfredsställande. Det berörda rekommendationssvaret redovisas nedan.

Slutrapporten RM 2019:02 rörde en olycka med ett militärt flygplan av typen JAS 39 norr om Kallinge. Efter en fågelkollision sköt piloten ut sig ur planet och flygplanet totalförstördes. I slutrapporten lämnades nio säkerhetsrekommendationer. En av dessa innebar att Försvarsmakten rekommenderades att undersöka behovet av, och om myndigheten kommer fram till att ett sådant behov finns och det bedöms lämpligt, utveckla och införa en funktion för information om riskabel fågelförekomst i anslutning till de flygplatser som Försvarsmakten opererar ifrån.

Försvarsmakten redogjorde i sitt svar för olika fågelvarningssystem som tidigare funnits och för den metodik som lärs ut för spaning efter fågel vid flygning. Vidare nämndes att Försvarsmakten tillsammans med Försvarets materielverk studerar ett system för varning av såväl fågel som drönare runt flygplatserna. I dagsläget finns dock inte någon fastställd tidsplan för studien eller något beslut om anskaffning av systemet.

Haverikommissionen konstaterade att Försvarsmakten lämnat en sakligt motiverad redogörelse för varför vissa åtgärder inte kommer att vidtas. Mot bakgrund av att det beträffande studien av ett nytt radarvarningssystem inte finns något beslut om ett sådant system eller någon tidsplan för ett sådant beslut bedömdes rekommendationen emellertid endast som delvis omhändertagen.

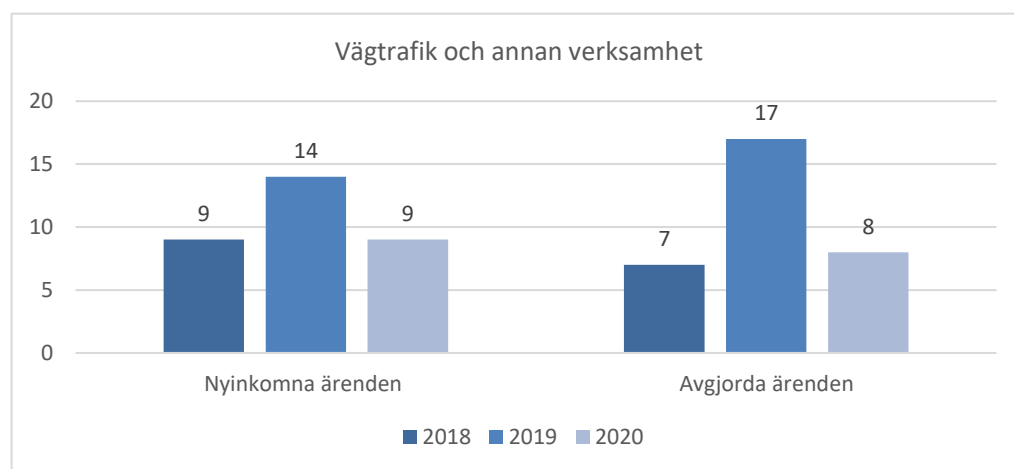
I ärendet bedömdes även ett rekommendationssvar från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som gällde behovet av en utvecklad samordning och hantering av flygolyckor. Av rekommendationssvaret framgår bl.a. att MSB tagit på sig en sammankallande roll och startat upp ett arbete med berörda

myndigheter avseende behovet av räddningstjänst vid flygolyckor. Enligt haverikommissionen innebär detta att grunden kan läggas för en bättre och mer samordnad hantering av flygolyckor i framtiden.

### 2.3.6 Vägtrafik och annan verksamhet

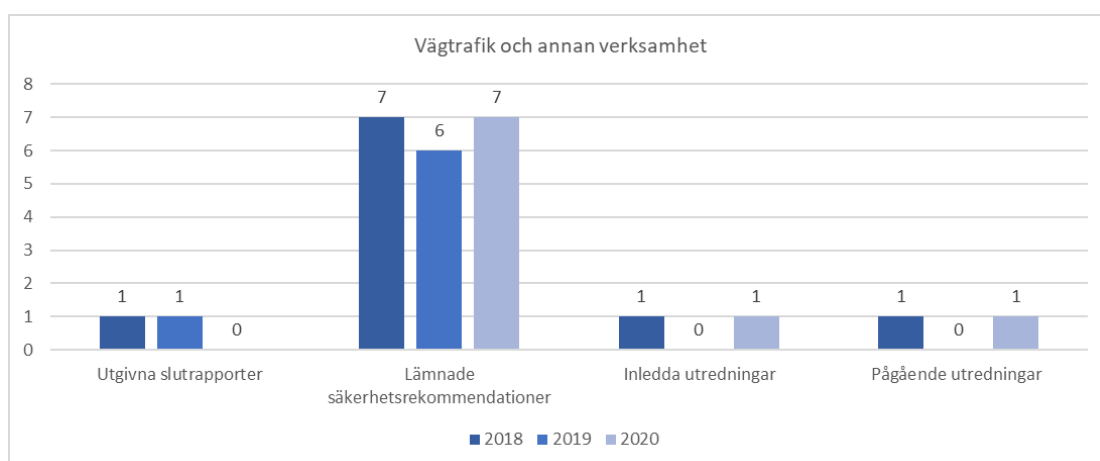
Haverikommissionen utreder allvarliga olyckor och tillbud inom vägtrafiken, liksom alla andra slags allvarliga olyckor och tillbud. Övriga olyckor och tillbud kan handla om gruvsdrift, bränder, ras, farliga utsläpp, kärnteknisk och medicinteknisk verksamhet, m.m. Inom området genomför haverikommissionen utredningar bara i Sverige.

#### Antal ärenden och utveckling 2018–2020



Tabell 1. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2018–2020, vägtrafik och annan verksamhet.

Antalet inkomna ärenden är relativt få i jämförelse med övriga utredningsområden. Antalet inkomna anmälningar 2020 har minskat jämfört med 2019 men är på samma nivå som under 2018. Antalet avgjorda ärenden är i paritet med antalet inkomna ärenden.



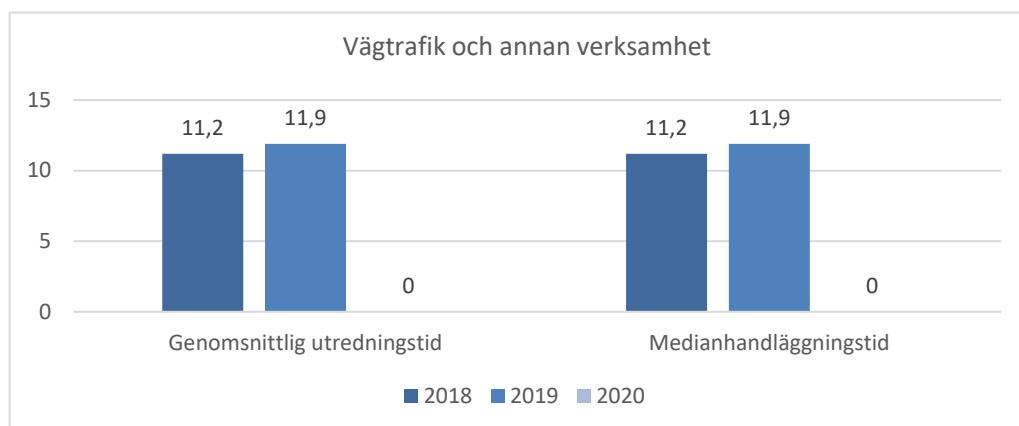
Tabell 2. Utveckling 2018–2020 – vägtrafik och annan verksamhet.

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



### Utgivna slutrapporter

Under 2020 har inte någon slutrapport lämnats.



Tabell 3. Utredningstid i månader för utgivna rapporter 2018–2020 – vägtrafik och annan verksamhet.

Under året har inte någon slutrapport publicerats inom denna kategori. Utredningstiden för den utredning som slutfördes under 2019 understeg tolv månader, vilket är på samma nivå som 2018.

### Pågående utredningar

I slutet på året pågick en utredning inom området.

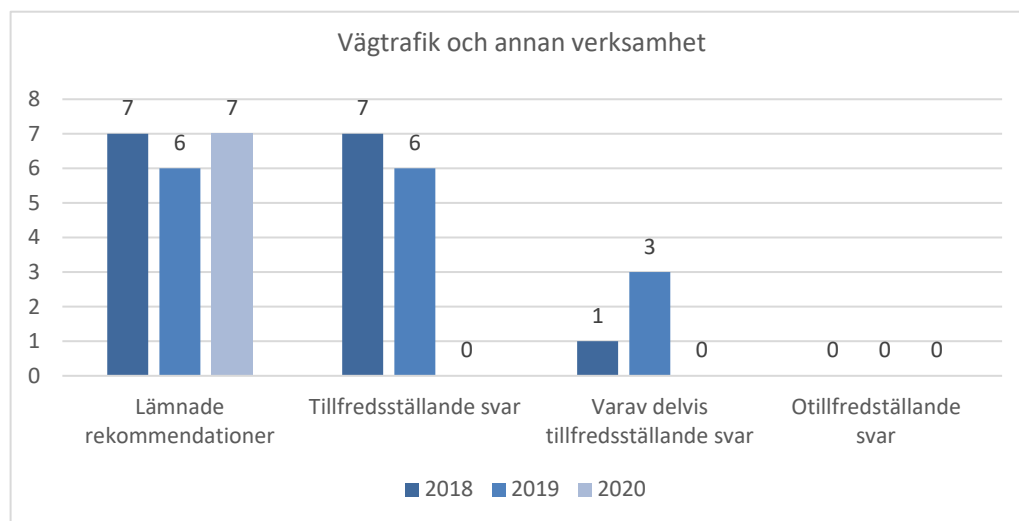


Olycka i form av takras på en idrottshall i Kiruna, Norrbottens län  
 Händelsedatum: 2020-03-07  
 O-4/20

I mars 2020 rasade taket in på idrottshallen Tarfalhallen i Kiruna och en stor del av byggnaden förstördes. Haverikommissionen beslutade att utreda olyckan. Utredningen pågår ännu. Redan i ett tidigt skede identifierades allvarliga säkerhetsrisker med takkonstruktionen. Det stod vidare klart att det finns fler byggnader med liknande konstruktion på olika ställen i landet.

Haverikommissionen gjorde en anmälan till berörda tillsynsmyndigheter enligt 17 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och utfärdade fem säkerhetsrekommendationer till byggnadsnämnderna i samtliga kommuner och två säkerhetsrekommendationer till Boverket. Kommunerna rekommenderades bl.a. att undersöka förekomsten av den aktuella typen av takkonstruktion i respektive kommun och om det finns sådana, bedöma takkonstruktionernas bärförmåga och vidta de åtgärder som behövs för att undvika instabilitet. Boverket rekommenderades att bistå byggnadsnämnderna med vägledning och att på lämpligt sätt informera om de identifierade riskerna med den aktuella typen av takkonstruktion.

### Säkerhetsrekommendationer



Tabell 4. Lämnad och behandlade säkerhetsrekommendationer – vägtrafik och annan verksamhet.

Under 2020 har sju säkerhetsrekommendationer lämnats och inga rekommendationssvar har färdigbehandlats. Av de sju rekommendationer som lämnats under 2020 har två lämnats till Boverket och fem till samtliga 290 kommuner i Sverige.

#### 2.4 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra organ

Enligt 1 § förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission ska myndigheten samverka med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet. Haverikommissionen 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. De restriktioner som gällt till följd av Covid-19 har emellertid i viss mån påverkat möjligheterna att utveckla nya samverkansformer och identifiera nya samverkanspartner, inte minst genom de restriktioner som gällt för resor och fysiska möten. Samtidigt har redan befintliga samarbetsformer kunnat utvecklas genom användningen av videomöten, något som kommer att vara ett bra komplement eller alternativ till fysiska möten även i framtiden.

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 haverikommissionens 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.

Statens haverikommission 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 2020 har haverikommissionen, förutom de kontakter som pågår löpande inom ramen för de olika haveriutredningarna, haft ett flertal möten på operativ nivå med Transportstyrelsen, Trafikverket och Swedavia (Crisis management Forum). Samverkansmöten har även skett med Socialstyrelsen och Sveriges Kommuner och Regioner. Härutöver har samverkansmöten på högsta ledningsnivå skett med Transportstyrelsen och Inspektionen för vård och omsorg.

Statens haverikommission har även utvecklat dialogen med Infrastrukturdepartementet för att diskutera gemensamma frågeställningar. Syftet är bl.a. att bredda förståelsen för myndighetens verksamhet i Regeringskansliet och att identifiera utvecklingsområden och utvecklingstendenser.

En stor del av den internationella samverkan som haverikommissionen 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 haverikommissionens olycksutredningar av internationell karaktär. Detta gäller i synnerhet luftfarts- och sjöfartshändelser. Det är därför viktigt för haverikommissionen 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 haverikommissionen 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 haverikommissionen viktigaste samarbetspartnerna när det gäller internationella utredningar, som USA, Kanada, Frankrike, Storbritannien och Australien. Även på utredarnivå deltar haverikommissionen 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.

År 2020 har i många avseenden präglats av pandemin orsakad av coronaviruset. Statens haverikommission följer regeringens och Folkhälsomyndighetens rekommendationer vilket bl.a. har inneburit att sedan den 17 mars 2020 har samtliga medarbetare uppmanats att i möjligaste mån utföra sitt arbete hemifrån. Att arbeta hemifrån har inneburit en omställning inte minst för arbetsmiljön, såväl den fysiska som den organisatoriska.

Samtliga medarbetare har getts möjlighet att ta hem den kontorsutrustning (stol, skärm, lampa etc) som behövs, dock ej bord då dessa är skrymmande och tunga. Den som upplever att det är svårt att skapa en ergonomiskt anpassad arbetsplats i hemmet erbjuds distansmöte med någon av företagshälsovårdens ergonomer.

För att vidare underlätta att fånga och åtgärda eventuella problem förenade med arbete hemifrån har samtliga chefer med personalansvar regelbundna avstämningar med sina respektive personalgrupper. Därtill sker arbetsmiljöundersökningar enskilt mellan chef och medarbetare var sjätte vecka.

De arbetsuppgifter som måste ske på kontoret fördelas så att så få personer som möjligt är på plats samtidigt och så att kollektivtrafikresande kan undvikas.

Resor till och från olyckplats måste dock fortfarande göras och för dessa uppmuntras för närvarande att hyrbil används hellre än tåg och flyg.

### 2.5.1 Allmänt

Vid utgången av 2020 hade Statens haverikommission 29 anställda, 10 kvinnor och 19 män. En medarbetare var tjänstledig under slutet av året. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 52 år. Under året påbörjade tre medarbetare sina anställningar, en kvinna och två män, varav en är myndighetens generaldirektör vars förordnande löper från den 1 maj 2020. Myndigheten har vid årsskiftet 2020/2021 rekryterat ytterligare två medarbetare som påbörjar sina anställningar i februari 2021. Båda är kvinnor. Fyra personer avslutade sina anställningar under 2020, samtliga män.

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

I 4 § i myndighetsinstruktionen för Statens haverikommission anges vilka olika kompetenser som ska finnas företrädda bland myndighetens haveriutredare. Minst en haveriutredare förutom generaldirektören ska vara jurist med domarkompetens. I övrigt ska det finnas haveriutredare med flygoperativ, flygteknisk, sjöoperativ, sjöteknisk, järnvägsoperativ, järnvägsteknisk och allmän teknisk sakkunskap, sakkunskap inom området befolkningsskydd och räddningstjänst samt beteendevetenskaplig sakkunskap. Myndigheten uppfyller dessa krav.

Haverikommissionens it-drift och support handhas sedan september 2020 av Försäkringskassan i enlighet med deras regeringsuppdrag. Ekonomi- och löneadministration handhas av Statens servicecenter där myndigheten är fullservicekund.

### **2.5.2 Attrahera och rekrytera**

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

Vid rekrytering av utredare ställs krav på flerårig erfarenhet från det sökta kompetensområdet och god förmåga att uttrycka sig i tal och skrift. De sökandes teoretiska och praktiska kompetens undersöks genom prov. Stor vikt fästs vid sökandenas personliga egenskaper.

Erfarenheterna från genomförda rekryteringar 2020 är att rekryteringsprocessen uppfattas som gedigen och saklig, att myndigheten uppfattas som en attraktiv arbetsplats och att det inte är svårt att rekrytera kvalificerad personal.

Antalet kvinnliga haveriutredare uppgår i februari 2021 till fyra, vilket är en ökning från två jämfört med föregående år. Både andel och antal kvinnliga haveriutredare är dock fortsatt bekymmersam. För att hitta kvalificerade kvinnliga sökande till utredartjänster krävs därför ytterligare ansträngningar. Bland annat mot denna bakgrunden påbörjades under 2020 ett arbete med att ta fram en plan för myndighetens långsiktiga kompetensförsörjning.

### **2.5.3 Utveckla**

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

Nyanställda medarbetare genomgår ett omfattande introduktionsprogram. Samtliga medarbetares kompetens uppdateras, underhålls och utvecklas fortlöpande med hjälp av lärande i arbetet samt fortsättnings- och repetitionsutbildningar.

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

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

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

#### **2.5.4 Behålla**

Personalomsättningen för tillsvidareanställda var 14,0 procent 2020 vilket är en ökning med 3,5 procentenheter i jämförelse med föregående år då den var 10,5 procent. År 2018 var personalomsättningen 17,9 procent för tillsvidareanställda.<sup>5</sup>

Fyra personer avslutade sina anställningar under 2020, varav en gick i pension vid årsskiftet och en var myndighetens dåvarande generaldirektör vars förordnande löpte ut. Övriga valde att avsluta sina anställningar av andra skäl.

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

#### **2.5.5 Avveckla**

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

---

<sup>5</sup> Personalomsättningen för 2018 har justerats från ÅR 2018 till att endast avse tillsvidareanställda.

### 2.5.6 *Åtgärder för kompetensöverföring*

Haverikommissionens verksamhetsledningssystem skapar en tydlighet i hur myndighetens verksamhet fungerar och underlättar kunskapsöverföring.

Ett samarbete över utredningsområdes- och avdelningsgränserna när det gäller användning av personalresurser har fortsatt att utvecklas under 2020. För att säkerställa kompetensöverföringen arbetar haverikommissionen 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.

### 2.5.7 *Sammanfattande bedömning*

Statens haverikommission uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen. Haverikommission bedömer även att sättet att arbeta med kompetensförsörjningen har bidragit till att myndigheten 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.

Haverikommissionens 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.

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

## 2.6 Regeringsuppdrag

Under 2020 har Statens haverikommission återrapporterat följande regeringsuppdrag.

### *Praktik i staten*

Statens haverikommission har redovisat regeringsuppdragen att ta emot nyanlända och personer med funktionsnedsättning genom att besvara Statskontorets webbenkäter om praktik i staten (A-6/21 och A-51/20).

### *Informationssäkerhet och säkerhetsskydd*

Statens haverikommission har redovisat de åtgärder som myndigheten vidtagit och hur arbetet med styrning och kontroll bedrivits i en rapport till Regeringskansliet (Justitiedepartementet) i september 2020 (A-170/19).

## 2.7 Ekonomisk översikt

I avsnittet redovisas kostnader och finansiering 2018–2020. Statens haverikommission redovisar i årsredovisningen verksamheten och kostnader som ett verksamhetsområde. Kostnaderna fördelas på förvaltningskostnader och särskilda utredningskostnader. Särskilda utredningskostnader fördelas ytterligare på de olika utredningsområden som myndigheten jobbar inom.

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

Myndighetens finansiella redovisning återfinns i avsnitt 3.

### 2.7.1 *Kostnader och intäkter*

Det sammanlagda utfallet för 2020 uppgår till 47 905 tkr varav utfallet på anslaget 47 828 tkr och övriga intäkter var 77 tkr. Årets tilldelning av anslag var 47 332 tkr och tillsammans med förra årets anslagssparande om 1 397 tkr uppgick tillgängliga medel för 2020 till 48 729 tkr.

Kostnader och intäkter	2018	2019	2020
Totala kostnader	44 646	44 106	<b>47 905</b>
Totala intäkter	44 646	44 106	<b>47 905</b>
- Varav anslag	44 414	43 881	<b>47 828</b>
- Varav övriga intäkter	232	225	<b>77</b>

Tabell 1. Totala kostnader och intäkter 2018–2020 (tkr).

Myndighetens verksamhet är i princip helt anslagsfinansierad, några mindre intäkter förekommer årligen i form av ersättning från EU för vissa konferenser och resor samt för 2018 och 2019 lönebidrag vid moderna beredskapsjobb.



Kostnader	2018	2019	2020
Totala kostnader	44 646	44 106	<b>47 905</b>
- Varav förvaltningskostnader	42 373	41 789	<b>45 753</b>
- Varav utredningskostnader	2 273	2 317	<b>2 152</b>

Tabell 2. Totala kostnader 2018–2020 (tkr).

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

### 2.7.2 Särskilda utredningskostnader

Verksamhetsområde	2018	2019	2020
Civil sjöfart	597	438	<b>520</b>
Spårbunden trafik	951	398	<b>364</b>
Civil luftfart	442	1 362	<b>909</b>
Militär verksamhet	199	115	<b>18</b>
Vägtrafik och annan verksamhet	85	4	<b>340</b>
Totalt	2 273	2 317	<b>2 152</b>

Tabell 1. Särskilda utredningskostnader 2018–2020 (tkr).

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

Haverikommissionens särskilda utredningskostnader 2020 ligger något lägre än 2019 och 2018, men kostnaderna för de olika utredningsområdena varierar mellan åren.

Kostnaderna för utredningar inom civil sjöfart ligger i stort sett stabilt mellan åren.

Kostnaderna inom spårbunden trafik ligger i paritet med kostnader 2019. Under 2018 då kostnaden var väsentligt högre 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. De nu pågående utredningarna inom spårområdet har inte sammantaget varit resurskrävande i samma utsträckning.

Kostnaderna 2020 inom området civil luftfart är lägre än 2019 men högre än 2018. En stor del av kostnaderna 2020 och 2019 kan hänföras till utredningen av en allvarlig flygplansolycka i Umeå i samband med fallskärmshoppning krävt stöd i stor omfattning från externa experter

för bl.a. materialundersökningar och initiala kostnader för bevakning och transport av vrak. Utredningen slutrapporterades i september 2020.

Inom militär verksamhet har kostnaderna 2020 varit lägre än 2019 och 2018. Utredningen avseende olyckan under militärövningen Northern Wind publicerades i mars 2020 och fram till december 2020 när en ny utredning startade pågick inte någon utredning inom området.

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

### 2.7.3 Förvaltningskostnader

Kostnadsslag	2018	2019	2020
Kostnader för personal	32 140	32 523	<b>35 518</b>
Kostnader för lokaler	3 031	3 178	<b>3 140</b>
Övriga driftskostnader	6 562	5 724	<b>7 063</b>
Finansiella kostnader	37	21	<b>1</b>
Avskrivningar och nedskrivningar	604	343	<b>31</b>
<b>Totalt</b>	<b>42 373</b>	<b>41 789</b>	<b>45 753</b>

Tabell 1. Förvaltningskostnader 2018–2020 (tkr).

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

Haverikommissionens förvaltningskostnader 2020 har ökat med nästan 4 miljoner kronor i jämförelse med 2019. Ökningen förklaras främst av att av haverikommissionen under 2020 haft en engångskostnad om 2,4 miljoner kronor för en ny it-miljö som satts upp för myndigheten av Försäkringskassan samt ökade kostnader för personal.

Kostnader för personal har ökat med 3 miljoner kronor mellan 2020 och 2019. Detta beror främst på att myndigheten 2020 haft en högre bemanning än 2019 då flera tjänster var vakanta under en stor del av året. Myndigheten har också fått väsentligt högre pensionskostnader, 6,9 miljoner kronor 2020 mot 5,6 miljoner kronor 2019. Semesterlöneskulden har ökat då semesteruttaget 2020 varit lägre än 2019. Samtidigt har kostnader för kompetensutveckling varit lägre 2020 då många kompetensutvecklingsinsatser och konferenser ställts in med anledning av covid-19.

Övriga driftskostnader förklaras av ovan nämnda engångskostnad för it-miljön samtidigt som resor och representation minskat med 1,2 miljoner kronor då många aktiviteter ställts in med anledning av covid-19.

### 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	2020	2019
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	47 828	43 881
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	0	1
Intäkter av bidrag	3	77	222
Finansiella intäkter	4	0	2
<b>Summa</b>		<b>47 905</b>	<b>44 106</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	5	-35 610	-32 614
Kostnader för lokaler		-3 165	-3 198
Övriga driftkostnader	6	-9 098	-7 930
Finansiella kostnader	7	-1	-22
Avskrivningar och nedskrivningar		-31	-343
<b>Summa</b>		<b>-47 905</b>	<b>-44 106</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	2020-12-31	2019-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Balanserade utgifter för utveckling	8	0	0
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	9	0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	10	0	0
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	11	54	86
<b>Summa</b>		<b>54</b>	<b>86</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	12	405	562
Övriga kortfristiga fordringar	13	9	0
<b>Summa</b>		<b>413</b>	<b>562</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	14	880	864
<b>Summa</b>		<b>880</b>	<b>864</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	15	-901	-4 071
<b>Summa</b>		<b>-901</b>	<b>-4 071</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgälden	16	8 094	8 497
<b>Summa</b>		<b>8 094</b>	<b>8 497</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>8 540</b>	<b>5 937</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
<b>Summa</b>	17	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	18	662	600
<b>Summa</b>		<b>662</b>	<b>600</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgälden	19	54	86
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	20	3 854	1 128
Leverantörsskulder		674	1 545
Övriga kortfristiga skulder	21	624	634
<b>Summa</b>		<b>5 207</b>	<b>3 393</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	22	2 672	1 944
<b>Summa</b>		<b>2 672</b>	<b>1 944</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>8 540</b>	<b>5 937</b>

### 3.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)		Ingående över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp
	<b>Not</b>						
<b>UO 6 Försvar och samhällets krisberedskap</b>							
<b>2:7 Statens Haverikommission (Ramanslag)</b>							
ap.1 Statens Haverikommission - del till SHK (ram)	23	4 071	47 332	-2 674	48 729	-47 828	901
<b>Summa</b>		<b>4 071</b>	<b>47 332</b>	<b>-2 674</b>	<b>48 729</b>	<b>-47 828</b>	<b>901</b>

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

### **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 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 000 kronor bokförts som periodavgränsningsposter.

#### **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. Skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

**3.4.4 Ersättningar och andra förmåner**

Ledande befattningshavare hos Statens haverikommission. Uppdrag 2020 utöver Statens haverikommission anges med kursiv stil.

<b>Ledande befattningshavare</b>	<b>Ersättning i tkr</b>
John Ahlberk Generaldirektör fr.o.m. 2020-05-01	779
Hans Ytterberg Generaldirektör t.o.m. 2020-04-30	406
<i>Ordförande i Nämnden mot diskriminering</i>	

**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.

<b>Sjukfrånvaro</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Totalt	0,4%	1,4%
Andel 60 dagar eller mer	0%	32,8%
Kvinnor	-	-
Män	-	-
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	0,5%	1,2%
Anställda 50 år -	-	1,5%

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

### 3.5 Noter

#### Resultaträkning (tkr)

<b>Not 1</b>	<b>Intäkter av anslag</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Intäkter av anslag	47 828	43 881
	<b>Summa</b>	<b>47 828</b>	<b>43 881</b>

<b>Not 2</b>	<b>Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	0	1
	<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

<b>Not 3</b>	<b>Intäkter av bidrag</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Bidrag från statliga myndigheter	22	181
	Bidrag från EU:s institutioner	55	41
	<b>Summa</b>	<b>77</b>	<b>222</b>

Minskade bidrag 2020 från statliga myndigheter beror främst på att myndigheten under 2019 erhöll anställningsstöd för en person som slutade vid myndigheten 2019-06-30.

<b>Not 4</b>	<b>Finansiella intäkter</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Ränta på räntekonto i Riksgälden	0	1
	Övriga ränteintäkter	0	1
	<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

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

<b>Not 5</b>	<b>Kostnader för personal</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	20 915	19 419
	<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	12	9
	Sociala avgifter	13 769	11 781
	Övriga kostnader för personal	926	1 414
	<b>Summa</b>	<b>35 610</b>	<b>32 614</b>

<b>Not 6</b>	<b>Övriga driftkostnader</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Resor, representation, information	532	1 757
	Köp av varor	587	598
	Köp av tjänster	7 872	5 410
	Övrigt	107	165
	<b>Summa</b>	<b>9 098</b>	<b>7 930</b>

Väsentligt lägre kostnader för resor, representation, information 2020 beror främst på inställda samverkans- och kompetensutvecklingsaktiviteter med anledning av Covid-19.

Ökade kostnader för köp av tjänster 2020 beror främst på köp av it-tjänster för byggandet av en ny it-miljö, som Försäkringskassan etablerat för myndighetens räkning.

<b>Not 7</b>	<b>Finansiella kostnader</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	Ränta på räntekonto i Riksgälden	0	20
	Övriga finansiella kostnader	1	2
	<b>Summa</b>	<b>1</b>	<b>22</b>

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



**Balansräkning (tkr)**

<b>Not</b>	<b>8</b>	<b>Balanserade utgifter för utveckling</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 722	1 722
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 722</b>	<b>1 722</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 722	-1 488
		Årets avskrivningar	0	-234
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 722</b>	<b>-1 722</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Not</b>	<b>9</b>	<b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	174	175
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>174</b>	<b>175</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-174	-175
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-174</b>	<b>-175</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Differens IB 2020 jämfört UB 2019 beror på avrundningsdifferens				
<b>Not</b>	<b>10</b>	<b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 348	1 348
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 348</b>	<b>1 348</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 348	-1 266
		Årets avskrivningar	0	-82
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 348</b>	<b>-1 348</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Not</b>	<b>11</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 280	1 228
		Årets anskaffningar	0	52
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 280</b>	<b>1 280</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 194	-1 167
		Årets avskrivningar	-31	-27
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 225</b>	<b>-1 194</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>54</b>	<b>86</b>
<b>Not</b>	<b>12</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Fordran ingående mervärdesskatt	405	562
		<b>Summa</b>	<b>405</b>	<b>562</b>
<b>Not</b>	<b>13</b>	<b>Övriga kortfristiga fordringar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Övrigt	9	0
		<b>Summa</b>	<b>9</b>	<b>0</b>
<b>Not</b>	<b>14</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Förutbetalda hyreskostnader	742	740
		Övriga förutbetalda kostnader	138	124
		<b>Summa</b>	<b>880</b>	<b>864</b>
<b>Not</b>	<b>15</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
		Ingående balans	-4 071	-3 097
		Redovisat mot anslag	47 828	43 881
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-47 332	-46 568
		Återbetalning av anslagsmedel	2 674	1 713
		<b>Fordringar (+)/Skulder (-) avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-901</b>	<b>-4 071</b>
		<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-901</b>	<b>-4 071</b>

### Balansräkning (tkr)

Not	16	Behållning räntekonto i Riksgälden	2020-12-31	2019-12-31
		Behållning räntekonto i Riksgälden	8 094	8 497
		<b>Summa</b>	<b>8 094</b>	<b>8 497</b>
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	10 000	10 000

### Not 17 Myndighetskapital

Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationsstabell.

Not	18	Övriga avsättningar	2020-12-31	2019-12-31
		<b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>		
		Ingående balans	600	541
		Årets förändring	62	59
		<b>Utgående balans</b>	<b>662</b>	<b>600</b>

Avsättningsmedlen kommer inte att brukas under 2021.

Not	19	Lån i Riksgälden	2020-12-31	2019-12-31
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
		Ingående balans	86	377
		Under året nyupptagna lån	0	52
		Årets amorteringar	-31	-343
		<b>Utgående balans</b>	<b>54</b>	<b>86</b>
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000

Not	20	Kortfristiga skulder till andra myndigheter	2020-12-31	2019-12-31
		Utgående mervärdesskatt	15	3
		Arbetsgivaravgifter	528	546
		Leverantörsskulder andra myndigheter	3 310	580
		<b>Summa</b>	<b>3 854</b>	<b>1 128</b>

I leverantörsskulder andra myndigheter ingår en faktura till Försäkringskassan på 2 400 tkr.

Not	21	Övriga kortfristiga skulder	2020-12-31	2019-12-31
		Personalens källskatt	618	633
		Övriga kortfristiga skulder till personalen	0	1
		Övrigt	6	0
		<b>Summa</b>	<b>624</b>	<b>634</b>

Not	22	Upplupna kostnader	2020-12-31	2019-12-31
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 303	1 650
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	187	164
		Övriga upplupna kostnader	183	130
		<b>Summa</b>	<b>2 672</b>	<b>1 944</b>

Ökning upplupna semesterlöner beror på minskat uttag av semesterdagar jämfört med 2019.

### Anslagsredovisning

#### Not 23 UO 6 2:7 ap.1 Statens haverikommission

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 4 733 tkr. Under 2020 har Statens haverikommission inte utnyttjat krediten.

Statens haverikommission får disponera 1 397 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3% av föregående års tilldelning 46 568 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

### 3.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2020	2019	2018	2017	2016
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	2 000	2 000	2 000	2 500	2 800
Utnyttjad	54	86	376	980	1 781
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	0	1	2	0	0
Räntekostnader	0	20	36	30	27
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	0	1	42	48	47
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	4 733	1 397	4 615	4 539	4 426
Utnyttjad	0	0	0	0	40
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	901	4 071	3 097	3 085	0
<b>Bemyndiganden (ej tillämpligt)</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	28	27	28	28	30
Medelantalet anställda (st)*	30	30	30	30	35
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft *</b>	<b>1 633</b>	<b>1 534</b>	<b>1 490</b>	<b>1 389</b>	<b>1 346</b>
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

\* I beräkningen av medelantalet anställda 2020 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.

\* Totala driftkostnader per årsarbetskraft är enligt följande:

(tkr)	2020	2019	2018	2017	2016
Förvaltningskostnader per årsarbetskraft	1 633	1 534	1 490	1 389	1 346
Särskilda utredningskostnader per årsarbetskraft	77	86	81	91	151
<b>Totala driftkostnader per årsarbetskraft</b>	<b>1 710</b>	<b>1 620</b>	<b>1 572</b>	<b>1 480</b>	<b>1 497</b>

## 4. ÖVRIGT

### 4.1 Utgivna rapporter 2020

<b>Civil sjöfart</b>	
RS 2020:01	Allvarlig sjöolycka med svenskflaggade ro-ro-passagerarfartyget PETER PAN mellan Rostock och Travemünde
RS 2020:02	Förlisning av fiskefartyget HADDOCK sydväst om Hållö
RS 2020:03	Mycket allvarlig sjöolycka på Rindö
<b>Spårbunden trafik</b>	
RJ 2020:01	Kollision mellan ett persontåg och en växlingsrörelse i Helsingborg
RJ 2020:02	Tillbud till en personolycka i Stockholms tunnelbana
RJ 2020:03	Tillbud till kollision mellan spårfordon vid Karlstads Central
<b>Civil luftfart</b>	
RL 2020:01	Tillbud till kollision mellan ett flygplan av typen Diamond DA 42 NG och snöröjningsfordon på Borlänge flygplats
RL 2020:02	Olycka med flygplanet D-EPFH i Norrtälje
RL 2020:03	Olycka med helikoptern SE-HPM av modellen Bell 206L-1, 50 km norr om Kiruna, Norrbottens län
RL 2020:04	Olycka på Varberg/Getterön flygplats med ett motorsegelflygplan av modellen Scheibe-SF25C
RL 2020:05	Allvarligt tillbud vid Stockholm/Västerås flygplats
RL 2020:06	Olycka med helikoptern SE-JOA, av modellen Bell 206 L1, vid Vuoggatjålme, Norrbottens län
RL 2020:07	Olycka med en helikopter av typen Robinson R44 vid Unkervatnet i Norge
RL 2020:08	Olycka med flygplanet SE-MES av typen GippsAero GA8 Airvan nära Umeå flygplats
RL 2020:09	Olycka med helikoptern SE-JRM, av typen AW 139, på Visby flygplats, Gotlands län
RL 2020:10	Olycka med segelflygplanet SE-TRI av typen Rolladen-Schneider LS1-F, vid Enköping/Långtora flygplats, Uppsala län
RL 2020:11	Allvarligt tillbud med flygplanet SE-LUX, av typen Beech-95-B55, vid Malmö/Sturup flygplats, Skåne län
RL 2020:12	Olycka med ett segelflygplan utanför Surahammar
<b>Militär verksamhet</b>	
RM 2020:01	Olycka under militäroövningen Northern Wind

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

Stockholm den 22 februari 2021

John Ahlberk  
Generaldirektör