



Årsredovisning  
2023

# Innehåll

<b>Generaldirektörens förord .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Om Statens haverikommission .....</b>	<b>5</b>
1.1 Syfte och uppgifter .....	5
<b>2. Om årsredovisningen .....</b>	<b>6</b>
2.1 Årsredovisningens disposition .....	6
2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden.....	6
<b>3. Resultatredovisning.....</b>	<b>7</b>
3.1 Sammanfattande bedömning.....	7
3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar .....	8
3.3 Arbetet med förlisningen av M/S Estonia .....	11
3.4 Utredningar som inletts under 2023 .....	12
3.5 Pågående utredningar 31 december 2023 .....	13
3.6 Handläggningstider och avslutade ärenden .....	14
3.7 Publicerade slutrapporter.....	18
3.8 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra .....	18
3.9 Utveckling av verksamheten 2023 .....	19
3.10 Kompetensförsörjning.....	21
3.11 Regeringsuppdrag .....	23
3.12 Ekonomisk översikt .....	24
<b>4. Finansiell redovisning .....</b>	<b>26</b>
4.1 Resultaträkning.....	26
4.2 Balansräkning.....	27
4.3 Anslagsredovisning .....	28
4.4 Tilläggsupplysningar .....	29
4.5 Noter.....	31
4.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter .....	35
<b>5. Säkerhetsrekommendationer.....</b>	<b>36</b>
5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer.....	36
5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2023 .....	38
<b>Årsredovisningens undertecknande .....</b>	<b>41</b>

## Generaldirektörens förord

Den 17 december 2023 spårade ett godståg lastat med järnmalm ur på sträckan Kopparåsen – Vassijaure på Malmbanan. Det var den sista i raden av ett stort antal omfattade och uppmärksammande olyckor som inträffade under året. Tillsammans med dödsolyckan på Gröna Lund, skredet i Stenungsund och arbetsplatsolyckan med en hiss i Sundbyberg där fem människor minste livet har detta gjort 2023 till ett närmast unikt år sett till omfattningen och komplexiteten i verksamheten.

Under året var det en hårsman från att ytterligare fem människor – tre instruktörer och två flygelever – omkom under en flygövning i Försvarsmakten. Rena tillfälligheter gjorde att en kollision i luften kunde undvikas.

Redan nu ser vi tendenser till att antalet allvarliga olyckor som rapporteras till oss från Försvarsmakten ökar. Utöver att utreda de olyckor och händelser som redan inträffat har det gångna året mycket handlat om att anpassa verksamheten till en sådan utveckling samt att förbereda myndigheten för ett svenskt Natomedlemskap. Allt för att fortsatt kunna bidra till färre olyckor i den militära verksamheten – även som Natoallierad.

Detta, tillsammans med det fortsatta utredningsarbetet kring M/S Estonia och flera omfattande spårtrafik- och sjöfartsutredningar, har ställt oss inför en tidvis extrem arbetsbörda. Händelserna har också lett till en omfattande exponering i media som ställt krav på medarbetarna på tillgänglighet och förmåga att förklara och kommunicera myndighetens verksamhet. Att myndighetens kommunikation har uppmärksammats genom att vår estoniawebb – [estonia.shk.se](http://estonia.shk.se) – nominerats till publishingpriset 2023 är i det sammanhanget givetvis extra glädjande.

2023 belyser på ett tydligt sätt både bredden och djupet i vår verksamhet. Genom att beskriva olycksorsaker och lyfta fram förbättringsområden bidrar vi till ett robustare och säkrare samhälle där risken för att människor dör eller allvarligt skadas i olyckor kan minska. Ett konkret exempel är de nya regler om en förstärkt byggkontroll som nu föreslås i en statlig utredning till följd av vår utredning av takraset på Tarfalahallen i Kiruna 2021.

Men det gångna året sätter även ljuset på sårbarheter i verksamheten med en minskning av antalet utredare jämfört med föregående år. Det innebär risker för kvaliteten och har ställt myndigheten inför svåra prioriteringar, särskilt i de mer omfattande utredningarna.

Att verksamheten ändå har kunnat upprätthållas har möjliggjorts genom en mycket väl intrimmad organisation med engagerade och hängivna medarbetare, men till priset av en hög arbetsbelastning och tidvis ogynnsamma arbetsförhållanden.

Jag vill rikta ett stort tack till alla medarbetare på Statens haverikommission för ert oförtröttliga arbete för att minska risken för olyckor och öka säkerheten i samhället och er stora lojalitet med uppdraget. Jag vill också tacka myndighetens samverkansparter – gamla och nytillkomna – för det gångna årets arbete.

Säkerhet skapar vi tillsammans!



John Ahlberk  
Generaldirektör



# 1. Om Statens haverikommission

## 1.1 Syfte och uppgifter

Statens haverikommission utreder olyckor och allvarliga tillbud från säkerhetssynpunkt oavsett om de inträffat på land, till sjöss eller i luften. Myndighetens olycksutredningar ska sprida kunskap och ge underlag för åtgärder hos myndigheter, företag, organisationer och enskilda som förbättrar säkerheten och minskar risken för olyckor. Verksamheten ska också bidra till att människor kan känna trygghet och tillit till samhällets institutioner och till förtroendet för transportsystemen. I uppdraget ingår också att bedöma de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med en olycka.

På en övergripande nivå definierar Statens haverikommission syftet med verksamheten på följande sätt:

Vi finns för din och andras säkerhet. Våra olycksutredningar ger kunskap som räddar liv och ökar säkerheten i samhället.

Syftet med myndighetens 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 för 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.

De utredningar som myndigheten genomför ska slutföras snarast, och om möjligt inom tolv månader från olyckan eller tillbudet.

Statens haverikommission ska också samverka med behöriga säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet, liksom med andra länders utredningsorgan och vissa internationella organ som verkar inom området.

Statens haverikommission har långtgående befogenheter för att säkerställa tillgång till det material som behövs för myndighetens utredningar. Statens haverikommission deltar med experter eller representanter vid internationella olycksutredningar med svensk anknytning. Det gör att myndigheten har hela världen som arbetsfält.

Verksamheten regleras av lag och styrs i hög grad även av bestämmelser på EU-nivå eller av internationella regelverk som Sverige är förpliktigt att följa.

## 2. Om årsredovisningen

### 2.1 Årsredovisningens disposition

Statens haverikommissions årsredovisning är disponerad utifrån kraven i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Årsredovisningen består av följande delar

- Om Statens haverikommission
- Om årsredovisningen
- Resultatredovisning
- Finansiell redovisning
- Säkerhetsrekommendationer
- Årsredovisningens undertecknande

### 2.2 Upplysningar om handläggningstider och avslutade ärenden

Avsnittet om handläggningstider och avslutade ärenden presenteras samlat för myndigheten och redovisas för de tre senaste åren. Därutöver kommenteras uppgifterna och andra förhållanden av intresse för bedömning av verksamhetens resultat. För myndigheten totalt presenteras även ett antal resultatindikatorer.

Statistik redovisas för myndighetens utredningsområden: civil sjöfart, spårbunden trafik, civil luftfart, militär verksamhet och utredningar av vägtrafikhändelser och övriga olyckor. Statistiken presenteras för varje utredningsområde med avseende på det totala antalet inkomna och avgjorda ärenden, utvecklingen inom respektive område i form av publicerade slutrapporter, 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 vid årets slut. För publicerade rapporter finns statistik för genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader.

Nyinkomna ärenden avser alla händelser som under året rapporterats in till myndigheten. Avgjorda ärenden avser alla ärenden om sådana händelserrapporter som avslutats under året antingen genom ett beslut att inte utreda eller genom en avlämnad slutrapport. Inledda utredningar avser de händelser som myndigheten under året har beslutat att utreda, och publicerade slutrapporter avser utredningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har givits ut.

## 3. Resultatredovisning

### 3.1 Sammanfattande bedömning

Såvitt kan överblickas har 2023 varit unikt i myndighetens historia när det kommer till antalet mycket omfattande och uppmärksammade utredningar som har hanterats parallellt under året. Redan vid utgången av 2022 präglades verksamheten av ett högt ärendeflöde med flera omfattande och komplexa utredningar samtidigt som myndigheten av besparings-skäl hade varit tvungen att dra ner på antalet utredare. Under 2023 accentuerades situationen ytterligare med utredningarna av dödsolyckan på Gröna Lund, grundstötningen med Marco Polo utanför Blekingekusten, skredet i Stenungsund och hissoolyckan i Sundbyberg där fem människor omkom. Parallellt utreddes vid myndigheten tre större urspårningar, däribland återigen på Malmbanan. Vidare hanterades fyra militära utredningar – en dubblering jämfört med föregående år.

Den höga arbetsbelastningen har bland annat lämnat avtryck på handläggningstiderna. Tidigare års positiva utveckling bröts redan 2022 då den genomsnittliga handläggningstiden ökade från omkring tio till strax under elva månader. 2023 ökade den genomsnittliga handläggningstiden ytterligare till strax över tolv månader, det vill säga över det riktmärke som lagen anger. Än mer signifikant är andelen utredningar som slutförts inom tolv månader; för 2023 slutfördes hälften av utredningarna inom tolv månader att jämföra med 61 procent 2022 och 81 procent 2021. En positiv förändring är att tidigare års längre handläggningstider inom spårtrafikområdet avsevärt förbättrats. Från 15 respektive 17 månader 2021 och 2022 till 13 månader 2023.

Trots det ansträngda läget har under året flera utredningar kunnat avslutas eller inledas som antingen redan lett till eller har potential att leda till väsentliga säkerhetshöjande åtgärder inom en rad samhällsområden. Det gäller inte minst inom den militära verksamheten där två separata utredningar lyft fram arbetsmiljöproblem och en pressad situation inom Flygvapnet som bakomliggande faktorer till två allvarliga kollisionstillbud. Vidare visar utredningen av dödsolyckan på Kebnekaise, där en jägarsoldat omkom i en lavin, brister i Försvarsmaktens utbildningsmaterial för lavinkunskap. Slutligen belyser utredningen av en allvarlig olycka vid landning med ett JAS-flygplan ett tillverkningsfel kopplat till systemet för nödutfällning av landställen samt brister i flygplanets felpresentationlogik. Säkerhetshöjande åtgärder har vidtagits eller planeras med anledning av samtliga dessa händelser och utredningar.

Verksamhetens betydelse för berörda aktörer att vidta säkerhetshöjande åtgärder illustreras även av det stora antalet säkerhetsrekommendationer som färdigbehandlats under året; av 61 färdigbehandlade rekommendationer, jämfört med 21 för föregående år, bedömdes 56 svar som tillfredsställande.

Arbetet för att sprida kunskap om myndighetens utredningsresultat och iakttagelser om behov av säkerhetshöjande åtgärder inom skilda samhällssektorer har fortsatt och utvecklats. Det har bland annat skett genom deltagande på ett stort antal konferenser och utbildningar. Särskilt stort har intresset varit för myndighetens engagemang på patientskadeområdet och den vårdskadeutredning som publicerades i början av året.

När det gäller samarbetet med andra säkerhetsmyndigheter, både nationellt och internationellt, bedömer myndigheten att detta fungerar och utvecklats väl. Bland annat kan

nämns det initiativ som myndigheten tagit tillsammans med Statens havarikommisjon i Norge för att stärka förmågan till samordning vid utredning av militära händelser inom ramen för ett Natomedlemskap. Åtgärder har vidtagits för att även i övrigt förbereda verksamheten för ett Natomedlemskap.

Under året har generaldirektören valts till ordförande för det europeiska nätverket för olycksutredningsmyndigheter inom den civila luftfarten (ENCASIA). Den ställföreträdande generaldirektören innehar sedan tidigare motsvarande uppdrag på sjöfartsområdet. Detta får ses som ett uttryck för det höga anseende Statens haverikommission åtnjuter i det internationella samarbetet.

Den preliminära bedömningen gällande passagerarfartyget M/S Estonia, som bland annat syftar till att beskriva orsakerna till tidigare okända hål i fartygets skrov, har fortsatt under 2023. I en delrapport slår Statens haverikommission, tillsammans med de estniska och finska utredningsmyndigheterna, fast att hålen i skrovet överensstämmer med bergformationer på havsbotten. Vidare görs bedömningen att fartyget inte var sjövärdigt vid tidpunkten för olyckan. Ett omfattande kommunikativt arbete har bedrivits för att säkerställa största möjliga insyn och transparens i undersökningsarbetet. Bland annat har en 3D-modell av vraket och 45 000 stillbilder gjorts tillgängliga för allmänheten på en särskild webbplats. Vidare har fartygets bogramp bärgats för att kunna undersökas närmare.

2023 har kännetecknats av mycket stora krav på tillgänglighet gentemot media och information om hur arbetet fortskrider i enskilda utredningar. Utredningarna av dödsolyckan på Gröna Lund, skredet i Stenungsund och hissolyckan i Sundbyberg har ställt höga krav på myndighetens personal att parallellt med utredningsarbetet vara tillgänglig för media för att svara på frågor och informera om myndighetens verksamhet. De fortsatta undersökningarna vid M/S Estonia har även 2023 ställt särskilda krav på myndighetens kommunikation.

Under året har arbetet fortsatt för att även framgent säkerställa en hög nivå på myndighetens säkerhetsskydd och informationssäkerhet, bland annat genom särskilda utbildningsinsatser.

Sammantaget görs bedömningen att verksamheten bidragit till att stärka det olycksfallsförebyggande arbetet inom en rad samhällssektorer och att verksamheten svarar upp mot de krav som ställs i lag och förordning och i internationella regelverk. Flera utvecklingsaktiviteter har dock varit tvungna att skjutas på framtiden till följd av den höga arbetsbelastningen. Det gäller bland annat utvecklingen av myndighetens webbplats och vissa interna styr- och stödsystem.

Det positiva resultatet av kärnverksamheten, trots ett pressat läge, ger en tydlig bild av en väl intrimmad verksamhet med hög resurseffektivitet. Samtidigt har det skett till priset av längre handläggningstider, hög arbetsbelastning och en tidvis ogynnsam arbetsmiljö.

### **3.2 Iakttagelser från genomförda utredningar**

Nedan redogörs för ett antal mer betydelsefulla iakttagelser från slutrapporter som publicerats under 2023 eller i början av 2024 och där merparten av arbetet skett under 2023. Avsnittet redovisar även vissa säkerhetshöjande åtgärder som vidtagits av berörda aktörer under 2023 till följd av tidigare genomförda utredningar.



### **Arbete inom EU för att stärka flygsäkerheten vid fallskärmshoppning**

Efter flygolyckan i Umeå 2019 då en pilot och åtta fallskärmshoppare omkom rekommenderade Statens haverikommission EU:s flygsäkerhetsmyndighet EASA att överväga att införa en formell utbildning som leder till särskild behörighet för piloter som är verksamma inom fallskärmsoperationer. Någon sådan utbildning har ännu inte införts. Med anledning av flygolyckan på Örebro flygplats i juli 2021 där en pilot och åtta fallskärmshoppare omkom lämnade Statens haverikommission återigen denna rekommendation till EASA. I det senare fallet innefattade rekommendationen även införande av en repetitionsutbildning för vidmakthållande av den särskilda behörigheten, (SHK 2023:03, RL 2020:07).

EASA delar nu myndighetens bedömning att flygsäkerheten inom fallskärmshoppningsverksamhet behöver stärkas. Inom ramen för arbetet med att ta fram en ny regional flygsäkerhetsplan (EPAS) för EASA:s medlemsstater bearbetas nu flera olika förslag på säkerhetsfrämjande åtgärder när det gäller flygning med fallskärmshoppare.

### **Arbete inom EU för att skärpa stabilitetskraven för livbåtar**

Under en övning vid Frihamnen i Stockholm 2021 fick en livbåt en kraftig slagsida och vattenfylldes genom en sidolucka. Tre personer hamnade i vattnet och livbåten fick överges i sjön. Livbåten uppfyllde gällande stabilitetskrav. En utredning av Statens haverikommission visade att vissa typer av mindre, täckta livbåtar kan bli instabila vid vissa lastförhållanden och därmed utgöra en allvarlig säkerhetsbrist (RS 2022:07). Till följd av utredningen har EU-kommissionen under 2023 initierat ett projekt för att inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) adressera frågan om skärpningar av stabilitetskraven för vissa typer av livbåtar.

### **Brister i arbetsmiljö bakom kollisionstillbud inom Flygvapnet**

Statens haverikommission har utrett ett allvarligt tillbud vid den militära Flygskolan i Försvarsmakten där tre flygplan av typen SK 60 under en övning var nära att kollidera med varandra över Katrineholm. Under en av stridskontakterna under övningen tappade en av piloterna ögonkontakten med de två andra flygplanen. Genom snabba undanmanövrar från de inblandade piloterna kunde en mycket allvarlig olycka förhindras.

Utredningen visar att Flygskolan har haft en ansträngd situation där personer i ledande befattning varit sjukskrivna, vilket tyder på en organisation i stress och med resursbrist. Detta har påverkat instruktörernas förutsättningar att utföra det krävande utbildningsuppdraget och det har inverkat på deras arbetsförhållanden. Enligt Statens haverikommission har arbetsmiljöbristerna haft en bakomliggande betydelse för händelsen (SHK 2023:14). Ett liknande kollisionstillbud slutrapporterades under början av året gällande två JAS-flygplan på Skaraborgs flygflottilj F 7, (SHK 2023:05).

Båda utredningarna visar att en pressad arbetssituation i Flygvapnet 2022–2023 har bidragit till allvarliga tillbud i verksamheten. Försvarsmakten har vidtagit åtgärder med anledning av händelserna.

### **Fortsatt stort antal olyckor till följd av brister i arbetsmiljön**

Statens haverikommission har under året utrett flera arbetsplatsolyckor där människor omkommit eller varit mycket nära att omkomma eller skadas allvarligt och där den bakomliggande olycksorsaken varit säkerhetsbrister i arbetsmiljön och brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Utredningarna spänner över flera områden och tydliggör

behovet av att kontinuerligt uppmärksamma och hantera arbetsmiljörelaterade risker i verksamheterna.

Bland annat kan nämnas en plankorsningsolycka på Södra i Värö som bland annat belyser vikten av uppföljning och åtgärder till följd av tidigare rapporterade tillbud (SHK 2023:13). En annan olycka med tydliga kopplingar till frågor om arbetsmiljön är lavinolyckan på Kebnekaise som inträffade i februari 2023. En soldat omkom när han arbetade med att förbereda en led för ett stort antal värnpliktiga som skulle genomföra en övning i fjäll- och bergsmiljö. Utredningen visar brister i Försvarens säkerhetsarbete som därför rekommenderas att vidta ett antal åtgärder, (SHK 2024:01).

Vidare har under året flera utredningar inletts om arbetsplatsolyckor med dödlig utgång. Dessa har ännu inte slutrapporterats och redovisas i avsnitt 3.5.

### **Säkerhetshöjande åtgärder vidtagna efter en olycka med JAS 39 Gripen**

I samband med en övning uppstod fel i en JAS 39 Gripen som gjorde att piloten fick avbryta övningen och återvända till flygplatsen. Vid landningen kunde piloten konstatera att flygplanet helt saknade bromsförmåga på hjulen. Flygplanet åkte därför in i utrullningsnätet i slutet av banan. Piloten klarade sig oskadd men flygplanet fick omfattande skador.

Utredningen visar att den oavsiktliga nödutfällningen av landstället berodde på ett läckage i en ventil vilket i sin tur startade en sekvens av följdfel. Läckaget uppstod på grund av ett tillverkningsfel i ventilen. Flygplanstillverkaren har vidtagit åtgärder för att en liknande händelse inte ska inträffa igen. Statens haverikommission har bland annat rekommenderat flygplanstillverkaren att förbättra felpresentationen i flygplanet (SHK 2024:02).

### **Raset på Tarfalahallen leder till förslag om skärpta byggregler**

I en statlig utredning föreslås skärpa regler för byggkontrollen i Sverige (SOU 2023:70). Förslagen grundas på säkerhetsrekommendationer som Statens haverikommission lämnat till regeringen i utredningen av takeraset på Tarfalahallen om behovet av ändringar i plan- och bygglagstiftningen i syfte att uppnå och bibehålla tillräcklig säkerhet avseende bär-förmåga i byggnader 2021 (RO 2021:01). Som en direkt följd av Statens haverikommissionens iakttagelser har ett antal idrottshallar i Sverige behövt stängas för inspektioner och ombyggnationer, även under 2023.

### **Stort intresse för utredningen om fördröjning av vårdförloppet vid cancersjukdom**

I början av året publicerade Statens haverikommission en utredning av en händelse där vården av en patient med cancer i bukspottskörteln blev fördröjd med flera månader. Utredningen visade bland annat hur brister i interaktionen mellan olika vårdgivare kan skapa risker för patientsäkerheten. Utredningen belyste även vissa svårigheter att tillämpa så kallade standardiserade vårdförlopp, särskilt vid fall där både primärvården och slutenvården var involverade (SHK 2023:02). Socialstyrelsen har vidtagit ett antal åtgärder med anledning av utredningen och de rekommendationer som ställts. Bland annat har en vägledning tagits fram om vårdgivares möjligheter att dela bilder från bilddiagnostiska undersökningar, samt hur sådan informationsöverföring kan ske på ett informations- och patientsäkert sätt.

Utredningen har rönt stor uppmärksamhet och rapporten, rekommendationerna och myndighetens sätt att arbeta med vårdskador har presenterats på en rad konferenser och seminarier inom hälso- och sjukvårdsområdet.

### 3.3 Arbetet med förlisningen av 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 styrbords-sida. Estlands säkerhetsutredningsmyndighet inledde en preliminär bedömning av de nya uppgifterna och begärde bistånd av motsvarande myndigheter i Finland och Sverige. Olycksutredningscentralen i Finland och Statens haverikommission i Sverige beslutade 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.

I juli 2021 genomförde utredningsmyndigheterna i Estland och Sverige en förstudie på olycksplatsen främst i syfte att undersöka bottenförhållandena och fartygets position på botten. I detta sammanhang samarbetade Statens haverikommission bland annat med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut och Stockholms universitet. Den estniska utredningsmyndigheten samarbetade bland annat med Tallinns tekniska universitet (TalTech).

Stockholms universitets rapport om bottenförhållandena på olycksplatsen publicerades den 16 november 2021. Av rapporten framgår bland annat att det konstaterats finnas berg i dagen i anslutning till de större skador som finns i skrovets styrbordssida. Berggrunden synes bestå av magmatisk bergart såsom granit eller syenit. Det är sannolikt att de skador som påträffats i fartygets styrbordssida uppkom när fartyget träffade botten.

Den 20 maj–22 juni 2022 genomfördes ytterligare undersökningar på platsen. Bland annat togs 45 000 fotografier av fartyget som sedan sammanfogats till en tredimensionell fotogrammetrisk bild av fartyget. Stora delar av fotodokumentationen har publicerats och finns tillgänglig på en särskild webbplats. En delrapport publicerades den 23 januari 2023.

I delrapporten slår Statens haverikommission, tillsammans med de estniska och finska utredningsmyndigheterna, fast att hålen i skrovet överensstämmer med bergsformationer på havsbotten. Vidare görs bedömningen att fartyget inte var sjövärdigt vid tidpunkten för olyckan.

Under 2023 genomfördes ytterligare undersökningar på olycksplatsen. Bland annat bärgades fartygets bogramp, prover togs från skrovet för vidare analyser och fartygets lastrum (bildäck) dokumenterades med video. Ett borrhov togs också från den bergsformation som finns på botten i anslutning till fartygets skadade styrbordssida.

Vid de undersökningar som genomförts på plats vid vraket har representanter för de överlevande och för media närvarat och haft möjlighet att i realtid följa utredningsarbetet.

### **3.4 Utredningar som inletts under 2023**

Nedan beskrivs några av de mer betydande större utredningar som inletts under 2023 och som ännu inte slutrapporterats.

#### **Urspårning med Arlanda Express**

I maj 2023 spårade ett Arlanda Expressståg ur i hög hastighet med tre av fyra vagnar. Skador på infrastruktur och fordon blev omfattande. Utredningen berör såväl tekniska frågor som frågor om regelverk och underhåll, (J-7/23).

#### **Dödsolycka med bergochdalbanan Jetline på Gröna Lund**

Vid en olycka med åkattraktionen Jetline i juni 2023 omkom en person och flera skadades allvarligt när den främre av vagnarna i tåget spårade ur. Flera av passagerarna, bland annat den förolyckade, kastades ur vagnarna och föll mot marken. Utredningen fokuserar dels på tekniska frågor, dels på frågor om säkerhetsstyrning, regelverk och tillsyn, (O-6/23).

#### **Urspårning på sträckan Iggesund – Hudiksvall**

I augusti 2023 spårade ett SJ-tåg ur på sträckan Iggesund – Hudiksvall med två av fyra vagnar. På platsen för urspårningen hade banvallen skadats kraftigt på grund av stora regnmängder. Skador uppstod på infrastruktur och fordon och ett fåtal passagerare fick lindriga skador. Händelsen belyser bland annat den påverkan som stora regnmängder under lång tid kan ha på spårtrafiken, (J-9/23).

#### **Skred vid E6 utanför Stenungsund**

Ett skred inträffade under natten den 23 september 2023 vid E6 utanför Stenungsund. Händelsen ledde till omfattande skador på infrastruktur och i miljön. Bland annat rasade och förflyttades stora delar av vägbanan på E6. Ingen blev allvarligt skadad. En omfattande räddningsinsats genomfördes för att säkra att ingen person kom till skada och för att vidare förhindra skador i miljön. Utredningen berör ett stort antal aktörer och omfattande undersökningsaktiviteter kommer att genomföras i skredområdet. Utredningen kommer att behandla markförhållandena i området, men även frågor om samhällsplanering och detaljplaneprocessen, (O-9/23).

#### **Marco Polo – grundstötning i Pukaviksbukten**

Den 22 oktober 2023 gick fartyget Marco Polo på grund i Pukaviksbukten söder om Karlshamn. 75 personer fanns ombord och ingen skadades fysiskt i samband med olyckan. Fartyget fick dock omfattande skador. I samband med grundstötningen läckte olja och diesel ut och en större räddningsinsats påbörjades. Utsläppet ledde till ett oljepåslag längs kusten och saneringsarbetet pågår fortfarande.

Ett stort antal aktörer deltog i räddningsinsatserna. Många myndigheter var inblandade och hanteringen förutsatte samverkan mellan såväl privata aktörer som myndigheter. Statens haverikommissions utredning kommer särskilt att titta på förutsättningarna för berörda aktörer att hantera händelsen, (S-199/23).

### Mycket allvarlig olycka med en hiss på en byggarbetsplats

Den 11 december 2023 inträffade en mycket allvarlig olycka på en byggarbetsplats i Sundbyberg när en bygghiss rasade. Fem personer omkom i olyckan. En omfattande olycksplatsundersökning inleddes kort efter olyckan. Hissen och delar av mastkonstruktionen bärgades till myndighetens lokaler. Utredningen avser att belysa såväl de direkta orsakerna till olyckan som systemfrågor som rör bygghissar, (O-10/23).

### Urspårning i Vassijaure på Malmbanan

Den 17 december 2023 inträffade en allvarlig urspårning i Vassijaure på Malmbanan, cirka en mil från norska gränsen. Tåget hade gått urspåret i cirka 15 kilometer innan det spårade ur med totalt 10 vagnar, varav ett flertal välte, och stannade i Vassijaure. Urspårningen fick stora konsekvenser för trafiken på Malmbanan och järnvägen öppnade i begränsad utsträckning den 20 februari 2024. Utredningen kommer att beskriva de direkta orsakerna till urspårningen men också hur en liknande händelse kan förebyggas. Utredningen belyser de sårbarheter som finns på Malmbanan som, tillsammans med den norska delen, Ofotbanen, drabbats av tre urspårningar sedan 2021, (J-18/23).

## 3.5 Pågående utredningar 31 december 2023

Vid årets slut pågick 17 utredningar och en preliminär bedömning.<sup>1</sup> Myndigheten deltar även i 17 internationella utredningar.

### Civil sjöfart

S-253/23	Tillbud till personolycka i Norra Hamnen, Malmö
S-211/23	Grundstötning vid Lerholmen
S-199/23	Grundstötning och oljeutsläpp i norra Hanöbukten
S-191/23	Personolycka i samband med lastning i Grisslehamn
S-150/22	Elolycka med dödlig utgång på ett fartyg på resa mellan Göteborg och Kiel
S-200/20	Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av M/S Estonia

### Spårbunden trafik

J-18/23	Urspårning med ett godståg på Malmbanan
J-9/23	Urspårning med ett persontåg på sträckan Iggesund – Hudiksvall
J-7/23	Urspårning med Arlanda Express vid Blackvreten

### Civil luftfart

L-56/23	Olycka med ett flygplan i samband med start vid Vårgårda
L-55/23	Olycka med ett motorsegelflygplan, väster om Örnsköldsvik
L-49/23	Olycka med en helikopter i samband med start i Adolfström
L-41/23	Dödsolycka med ett flygplan utanför Arkösund

Statens haverikommission deltar även som expert eller ackrediterad representant i 16 internationella luftfartsärenden.

<sup>1</sup> För de utredningar där en slutrapport publicerats före denna årsredovisnings färdigställande anges även rapportnummer.

### Militära händelser

- M-23/22 Olycka med en JAS 39 Gripen i samband med landning på Ronneby flygplats (SHK 2024:02)
- M-2/23 Lavinolycka med dödlig utgång på Kebnekaise (SHK 2024:01)

Statens haverikommission deltar även med en ackrediterad representant i en utredning avseende JAS 39 Gripen som leds av Ungern.

### Övriga olyckor

- O-10/23 Bygghissolycka med fem omkomna i Sundbyberg
- O-9/23 Skred vid E6 utanför Stenungsund
- O-6/23 Dödsolycka med bergochdalbanan Jetline på Gröna Lund

## 3.6 Handläggningstider och avslutade ärenden

### Resultatindikatorer och myndighetsgemensamma resultat

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.

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 2021–2023.

### Resultatindikatorer

Tabell 1: Resultatindikatorer 2021–2023.

Resultatindikatorer	2021	2022	2023
Antal publicerade slutrapporter	16	18	14
Andel rapporter där händelseförlopp och sannolik olycksorsak har kunnat fastställas	94%	94%	93%
Andel publicerade rapporter inom 12 månader	81%	61%	50%
Antal rapporter där säkerhetsrekommendationer lämnats	9	10	8
Antal lämnade rekommendationer	27	31	26
- Varav räddningstjänst	0	3	6
Antal färdigbehandlade säkerhetsrekommendationer	11	21	61
Antal säkerhetsrekommendationer med tillfredsställande svar	10	18	56
- Varav delvis tillfredsställande	1	3	6
Antal säkerhetsrekommendationer med ej tillfredsställande svar	1	3	5

Verksamheten är i stort helt händelsestyrd men antalet utredningar och publicerade slutrapporter är ändå relativt stabil mellan åren.

Myndigheten har under 2023 publicerat 14 slutrapporter. Motsvarande siffra för 2022 var 18 rapporter och under 2021 publicerades 16 rapporter.

Under 2023 slutfördes 50 procent (7 av 14) av rapporterna inom tolv månader. För 2022 var andelen 61 procent (11 av 18) och för 2021 var andelen 81 procent (13 av 16). Myndigheten har under 2023 haft ett ovanligt stort antal resurskrävande utredningar och parallellt med detta har den preliminära bedömningen av M/S Estonia pågått med en betydande insats från myndigheten.

Staten haverikommission har lämnat säkerhetsrekommendationer i åtta av de publicerade slutrapporterna. Sammanlagt har myndigheten lämnat 26 säkerhetsrekommendationer. Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer har minskat något 2023 i jämförelse med 2022 och 2021. För 2023 har sex säkerhetsrekommendationer avseende förbättring av räddningstjänsten lämnats.

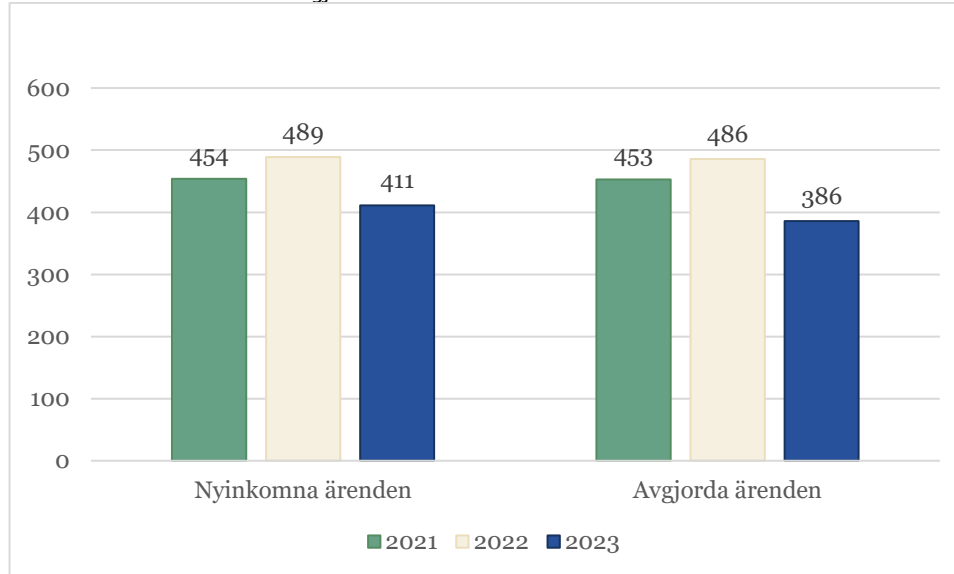
Antalet lämnade säkerhetsrekommendationer är inte något heltäckande mått på de förbättringar av säkerheten som myndighetens verksamhet bidrar till. Det är vanligt förekommande att berörda aktörer vidtar åtgärder redan under pågående utredning. Ibland medför detta att det inte finns skäl att lämna någon 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, vilket bland annat framgår av Trafikanalys utvärdering av verksamheten i rapporten Haverikommissionens säkerhetsutredningar – utfall i transportsystemet (Rapport 2022:13).

Ett rekommendationssvar anses vara tillfredsställande om syftet med rekommendationen bedöms som uppfyllt, även om mottagaren har valt en annan metod för genomförandet. Om mottagaren har tagit slutlig ställning till rekommendationen och inte vidtagit åtgärder eller vidtagit åtgärder som Statens haverikommission inte bedömt som ändamålsenliga bedöms rekommendationssvaret som inte tillfredsställande. Samma gäller om mottagaren inte lämnat något svar inom den föreskrivna tiden. I avsnitt 5 redogörs för årets lämnade och behandlade säkerhetsrekommendationer med delvis eller ej tillfredsställande svar.

Sammantaget visar resultatindikatorerna att myndigheten fullgjort sina uppgifter enligt lag och förordning men att den positiva utvecklingen som myndigheten har visat under ett antal år när det gäller handläggningstiderna inte kunnat bibehållas. Minskningen av andelen utredningar som genomförts inom tolv månader kan förklaras av ett antal komplexa utredningar och parallella händelser och den neddragning av antalet utredare som varit nödvändig av besparingsskäl.

## Övriga myndighetsgemensamma resultat

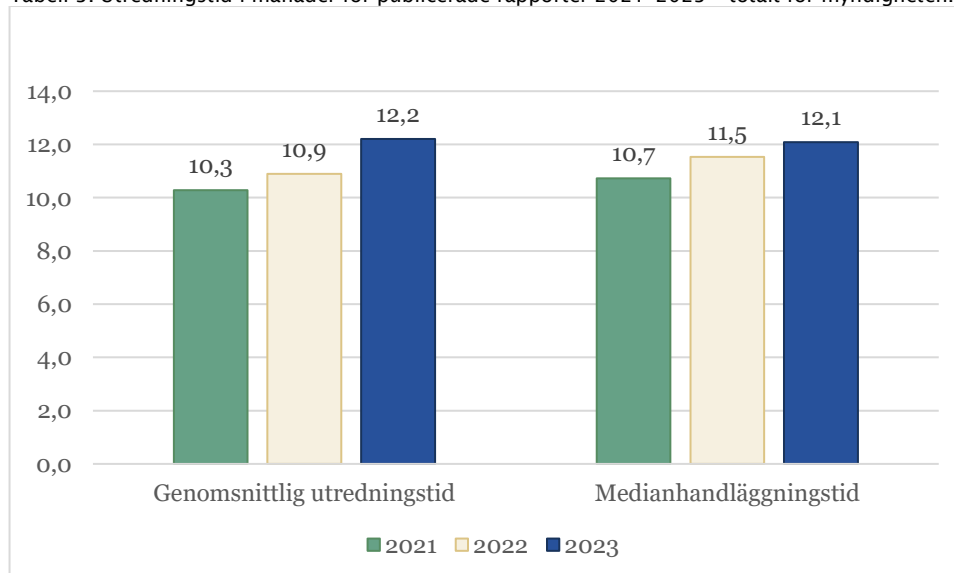
Tabell 2. Antal inkomna och avgjorda ärenden 2021–2023 – inklusive sådana som leds av annan stat.



Antal inkomna ärenden till myndigheten har minskat under 2023. Minskningen är främst hänförlig till att antalet sjöfartsärenden har minskat från en relativt hög nivå 2022. Även antalet luftfartsärenden har minskat sedan 2022. Se även tabell 4.

Statens haverikommission har i princip inte några balanser. En bedömning av om ett ärende ska utredas eller inte påbörjas så snart ärendet kommit in. Beslut om utredning fattas vanligtvis inom ett par veckor från att ärendet kommit in.

Tabell 3. Utredningstid i månader för publicerade rapporter 2021–2023 – totalt för myndigheten.



Under 2022 och 2023 har myndighetens utredningsresurser minskat. Vidare har ett antal av de utredningar som genomförts varit särskilt komplexa. Parallellt har stora resurser lagts på olika utredningsaktiviteter med avseende på den preliminära bedömningen avseende av M/S Estonia. Detta sammantaget har påverkat handläggningstiderna.



## Ärendestatistik per utredningsområde

Nedan återfinns en översikt med statistik avseende ärenden, publicerade slutrapporter och utredningar samt utredningstid för våra olika utredningsområden och för jämförelse även för myndigheten totalt. Med inledda utredningar avses utredningar som startat under året. Utredningstid för publicerade rapporter mäts i månader. Pågående utredningar avser de utredningar som pågick vid årets slut. Preliminära bedömningar förekommer endast inom civil sjöfart.

Tabell 4. Ärendestatistik per område.

	Civil sjöfart			Spårtrafik			Civil luftfart		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
<b>Ärenden</b>									
Inkomna ärenden	313	319	263	19	16	18	91	124	97
Avgjorda ärenden	308	324	245	17	16	17	96	119	94
<b>Rapporter och utredningar</b>									
Publicerade rapporter	3	9	3	1	3	2	10	6	6
Sannolik olycksorsak fastställd	3	8	3	1	3	2	10	6	5
Inledda utredningar	9	3	5	3	1	3	6	7	4
Pågående utredningar	9	3	5	4	2	3	5	6	4
Prel. bedömningar	12	6	12						
<b>Utredningstid publicerade rapporter</b>									
Genomsnittlig utredningstid	9,5	11,0	12,8	14,9	16,8	13,2	9,2	7,7	12,6
Median utredningstid	10,4	11,3	12,7	14,9	16,3	13,2	9,4	6,8	12,8
	Militära händelser			Övriga olyckor			Totalt SHK		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
<b>Ärenden</b>									
Inkomna ärenden	22	26	22	9	4	11	454	489	411
Avgjorda ärenden	23	23	22	9	4	8	453	486	386
<b>Rapporter och utredningar</b>									
Publicerade rapporter	1	0	2	1	0	1	16	18	14
Sannolik olycksorsak fastställd	0	-	2	1	-	1	15	17	13
Inledda utredningar	0	2	2	0	1	3	18	14	17
Pågående utredningar	0	2	2	0	1	3	18	14	17
Prel. bedömningar							12	6	12
<b>Utredningstid publicerade rapporter</b>									
Genomsnittlig utredningstid	12,0	-	9,2	16,7	-	12,0	10,3	10,9	12,2
Median utredningstid	12,0	-	9,2	16,7	-	12,0	10,7	11,5	12,1

### 3.7 Publicerade slutrapporter

Under 2023 har 14 slutrapporter publicerats, dessa anges nedan med rapportnummer.

Rapport	Innehåll	Område
SHK 2023:01	Brand på fartyget Almirante Storni	Sjöfart
SHK 2023:02	Fördröjning av vårdförlopp vid cancersjukdom	Övrig händelse
SHK 2023:03	Flygolycka med fallskärmshoppare	Luftfart
SHK 2023:04	Urspårning med godståg på Malmbanan	Spårtrafik
SHK 2023:05	Allvarligt kollisionstillbud med två JAS 39 C	Militär händelse
SHK 2023:06	Olycka vid pådrag efter landning	Luftfart
SHK 2023:07	Olycka med ett motorsegelflygplan	Luftfart
SHK 2023:08	Grundstötning på Svalbard	Sjöfart
SHK 2023:09	Olycka vid landning	Luftfart
SHK 2023:10	Helikopteroilycka utanför Härnösand	Luftfart
SHK 2023:11	Tillbud i samband med lastning i Trelleborg	Sjöfart
SHK 2023:12	Olycka med ett amfibieflygplan på Siljan	Luftfart
SHK 2023:13	Plankorsningsolycka vid Värö bruk	Spårtrafik
SHK 2023:14	Kollisionstillbud med tre SK60	Militär händelse

### 3.8 Övrigt säkerhetsarbete och samverkan med andra

En välutvecklad samverkan är en förutsättning för att myndighetens verksamhet ska kunna bidra till färre olyckor och ett säkrare samhälle. Det gäller både i nationella och internationella sammanhang. Samverkan bidrar till att höja kvaliteten på myndighetens olycksutredningar och träffsäkerheten i utfärdade säkerhetsrekommendationer. Samverkan är även en viktig del i arbetet med att ge spridning åt utredningsresultat och den kunskap som tas fram inom myndigheten. Myndighetens samverkan sker dels inom ramen för enskilda olycksutredningar, dels vid löpande samverkansdialoger. Bilaterala samverkansmöten på högsta ledningsnivå sker återkommande.

Under året har samverkansmöten skett med bland annat Transportstyrelsen, Trafikverket, Försvarmakten, Kustbevakningen, Totalförsvarets forskningsinstitut, Inspektionen för vård och omsorg, Vård- och omsorgsanalys, Myndigheten för totalförsvarsanalys och Myndigheten för psykologiskt försvar. Vid dessa möten har strategiska frågor om myndigheternas verksamhet behandlats och gemensamma utvecklingsområden

identifierats. Rymdstyrelsen och företaget Swedish Space Corporation identifierades som nya samverkansparter och inledande samverkansaktiviteter påbörjades.

På den internationella arenan har myndigheten deltagit i en rad aktiviteter för att utveckla verksamheten, inte minst inom EU:s olika nätverk för olycksutredningsmyndigheter men även globalt. Vidare valdes generaldirektören för Statens haverikommission till ordförande för den permanenta samarbetsstruktur som finns för EU:s olycksutredningsmyndigheter för civil luftfart (ENCASIA).

Företrädare för myndigheten har deltagit som föreläsare vid ett stort antal tillfällen, bland annat för utbildningsanordnare inom transportsektorn och vid branschmöten av olika slag. Det är myndighetens bedömning att såväl det nationella som det internationella samverkansarbetet har fungerat och utvecklats väl.

### 3.9 Utveckling av verksamheten 2023

Under 2023 har bland annat följande utvecklingsaktiviteter bedrivits på myndigheten.

#### **Natoansökan och det försämrade säkerhetspolitiska läget**

Riksdagens försvarsbeslut för 2021–2025 innebär att en ny utökad krigsorganisation organiseras från 2021 och ska vara fullt genomförd 2030. Ytterligare förstärkningar och tidigareläggningar av satsningar har aviserats. Utbyggnaden för med sig en intensifierad övningsverksamhet och innebär också att allt fler uppgifter kommer att utföras av totalförsvarspiktiga i stället för av anställd personal. Det europeiska och transatlantiska försvarssamarbetet har utvecklats, vilket redan medfört fler övningar med utländsk militär närvaro i Sverige och svensk militär närvaro utomlands. Ett kommande medlemskap i Nato förstärker den utvecklingen.

Utvecklingen accentuerar betydelsen av de olycksutredningar som Statens haverikommission genomför på det militära området. Inte minst ett kommande svenskt medlemskap i Nato förväntas påverka myndighetens verksamhet på flera sätt. Det förberedelsearbete som inleddes under förra året för att bedöma konsekvenserna för myndigheten av ett Natomedlemskap och anpassa verksamheten till en ökad militär verksamhet i Sverige och vårt närområde har fortsatt och intensifierats. Arbetet bedrivs i nära samverkan med Försvarsmakten.

För att stärka förmågan att utreda militära händelser som involverar flera Natoländer har myndigheten, tillsammans med Statens havarikommisjon i Norge, tagit initiativ till en samverkansgrupp med en handfull nuvarande Natomedlemmar. Syftet är att utarbeta rutiner och öva inför olika typer av olycksscenarier som involverar olycksutredningsmyndigheter från olika Natoländer. Arbetet bedrivs bland annat med förebild från motsvarande samarbetsformer inom den civila luftfarten (Nordic Accident Investigation Group).

#### **Ny teknik**

Möjligheten att tillgå data som kan hjälpa till att fastställa händelseförloppet i en utredning förändras kontinuerligt givet den snabba utvecklingen. Det ställer i sin tur höga krav på myndigheten ur ett kompetensperspektiv, i synnerhet inom luftfarten. Traditionellt sett finns krav på s.k. svarta lådor för registrering av data i olika former. Utveckling, digitalisering och tillgång till data från andra källor gör att det finns möjlighet att inhämta

och sammanfoga data vilket kan bidra ur ett större perspektiv för att förstå faktorer som direkt eller indirekt kan ha påverkat ett händelseförlopp. Även luftfartyg inom allmänflyget får mer avancerad utrustning med inspelningsmöjligheter och minnesfunktioner.

Under året har myndighetens förmåga att hantera och bearbeta data ökat, vilket i sin tur möjliggjort djupare analyser – inte minst genom beräkningsprogram och visualiseringar vilka även bereder väg för att nå en bredare publik.

Under det gångna året har utbildningsinsatserna för att möta kraven från omvärlden varit många. Tillsammans med den kontinuerliga samverkan som skett mellan Statens haverikommission, tillverkare och leverantörer av data har förutsättningarna ökat för att säkerställa bästa utredningsresultat.

### **Snabbspår**

Som i all offentlig verksamhet är det angeläget att myndighetens resurser används så effektivt som möjligt och att tillgängliga medel styrs dit där de gör störst nytta. Det är inte minst viktig i den situation som myndigheten befinner sig i med snäva ekonomiska ramar. Från 2022 har därför ett särskilt arbetssätt införts – Snabbspår – som innebär att utredningstekniskt enklare händelser med mindre potential för säkerhetsvinster handläggs med minsta möjliga resursinsatser. Därigenom frigörs resurser för andra delar av myndighetens verksamhet samtidigt som arbetssättet bidrar till att hålla nere de genomsnittliga handläggningstiderna. Arbetssättet har fortsatt att utvecklas under 2023, bland annat med en påbörjad genomlysning av utredningsprocesserna.

### **Utveckling av kommunikationsverksamheten**

De senaste åren har efterfrågan på information om myndighetens verksamhet ökat markant. Inte minst den preliminära bedömningen gällande M/S Estonia ställer stora krav på insyn och tillgänglighet. Kraven på tillgänglighet har ökat ytterligare med anledning av de stora och publikt uppmärksammade utredningar som inletts under året. Inte minst utredningen av olyckan på Gröna Lund, skredet i Stenungsund och bygghissolyckan har ställt stora krav på myndigheten och personalen att parallellt hantera både utredningsarbetet och att löpande informera berörda aktörer och media om arbetet. Antalet mediaförfrågningar till myndigheten har ökat markant under året.

En välutvecklad förmåga att kommunicera myndighetens verksamhet och utredningsresultat är avgörande också för att myndighetens olycksutredningar ska kunna leda till färre olyckor och ökad säkerhet. Mot denna bakgrund har en rad aktiviteter genomförts för att utveckla myndighetens kommunikation. Bland annat har under 2023 en ny visuell identitet implementerats och arbete pågått med en ny webbplats som kommer att underlätta sökbarheten när det gäller myndighetens utredningar och i övrigt öka tillgängligheten till myndighetens verksamhet. Arbetet har bedrivits utan den extra resurs för kommunikationsarbetet som myndigheten förfogade över under 2022.

Men den höga arbetsbelastningen under 2023 har också lett till att vissa inplanerade och pågående utvecklingsaktiviteter inte kunnat genomföras enligt plan. Bland annat har lanseringen av myndighetens nya webbplats som skulle ske under 2023 behövts nedprioriteras och lanseringen sker först 2024.

### 3.10 Kompetensförsörjning

Myndigheten ska 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 (3 kap. 3 § förordningen om årsredovisning och budgetunderlag). I redovisningen ska det ingå en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till fullgörandet av dessa uppgifter.

#### Allmänt

Vid utgången av 2023 hade Statens haverikommission 31 anställda, 11 kvinnor och 20 män. En kvinna var tjänstledig. Genomsnittsåldern vid myndigheten var 54 år. Nedan redovisas antal årsarbetskrafter och medeltalet anställda 2021–2023 fördelat på kvinnor och män. Under året har en man anställts som vikarie och en kvinna har avslutat sin tidsbegränsade anställning. I övrigt anlitar myndigheten, i enlighet med myndighetens instruktion, experter och sakkunniga inom olika områden för att biträda myndigheten i utredningsverksamheten.

Myndighetens it-drift och support hanteras sedan september 2020 av Försäkringskassan. Ekonomi- och löneadministration hanteras av Statens servicecenter där myndigheten är fullservicekund.

Tabell 5. Antal och medeltalet anställda 2021–2023.<sup>2</sup>

	2021	2022	2023
<b>Antal årsarbetskrafter</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>28</b>
- Varav kvinnor	9,5	10,6	9,5
- Varav män	18,5	18,4	18,3
<b>Medeltalet anställda</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>31</b>
- Varav kvinnor	12	13	11
- Varav män	19	19	20
<b>Antal anställda vid årets slut</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
Haveriutredare	20	19	20
- Varav kvinnor	4	4	4
- Varav män	16	15	16
Administrativ personal	7	8	7
- Varav kvinnor	6	7	6
- Varav män	1	1	1
Chefer	4	4	4
- Varav kvinnor	1	1	1
- Varav män	3	3	3

<sup>2</sup> Tjänstledig personal ingår inte i antalet årsarbetskrafter men ingår i medeltalet anställda och anställda vid årets slut.

## Attrahera och rekrytera

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 tester. Stor vikt fästs vid sökandenas personliga egenskaper och analytiska förmåga. Myndigheten har hittills inte upplevt att det är svårt att rekrytera kvalificerad personal.

Den låga andelen och antalet kvinnliga haveriutredare är fortsatt bekymmersam. För att hitta kvalificerade kvinnliga sökande till utredartjänster krävs därför ytterligare ansträngningar och myndigheten arbetar aktivt för en jämnare könsfördelning. Ett riktvärde för arbetet är att andelen haveriutredare som är kvinnor ska uppgå till 30 procent år 2026 och 40 procent år 2030. Under året har en aktivitetsplan för att främja en jämnare fördelning mellan antalet kvinnor och män som är haveriutredare tagits fram.

## Utveckla och behålla

Myndighetens uppgifter 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. Statens haverikommission erbjuder moderna och generösa villkor, bland annat förtroendearbetstid och möjlighet till distansarbete.

Arbetsbelastningen i delar av myndigheten har under de senaste åren varit hög. Det har påverkat möjligheterna till återhämtning efter arbetsintensiva perioder för flera personalgrupper. Skälet är flera omfattande och resurskrävande utredningar. Under 2023 har ett antal omfattande och uppmärksammade olyckor inträffat. Dödsolyckan på Gröna Lund, skredet i Stenungsund och arbetsplatsolyckan med en hiss i Sundbyberg där fem människor minste livet är mycket komplexa utredningar. Samtidigt har bland annat flera allvarliga spårtrafik- och sjöfartsolyckor inträffat och utredningsarbetet kring M/S Estonia fortsatt. Sammantaget har detta inneburit en ökande arbetsbelastning under en följd av år vilket på sikt kan få ogynnsamma konsekvenser för både arbetsmiljö och kompetensförsörjning. Situationen har hittills kunnat hanteras genom omprioriteringar och senareläggningar av planerade utvecklingsprojekt. Ytterligare åtgärder kommer att krävas för att säkerställa en acceptabel arbetsmiljö.

## Sammanfattande bedömning

Statens haverikommission uppfyller de kompetenskrav som ställs i myndighetsinstruktionen. Arbetet med kompetensförsörjningen har bidragit till att myndigheten kan fullgöra sina uppgifter.

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång. 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. Myndighetens ekonomiska läge tillåter idag inte den sortens kompetensöverföring.

Myndigheten står inom de närmaste åren inför pensionsavgångar beroende på när medarbetarna väljer att gå i pension. Detta innebär att vi behöver lägga ytterligare vikt vid den långsiktiga kompetensförsörjningen.

Fördelningen mellan antalet kvinnor och män som är utredare är alltjämt påfallande ojämn, även om en viss förbättring skett under de senaste två åren. Fortsatta ansträngningar för att rekrytera fler kvinnor som haveriutredare är därför nödvändiga.

Den höga arbetsbelastningen vid myndigheten gör att ytterligare åtgärder är nödvändiga för att minimera riskerna för negativa konsekvenser för arbetsmiljön. Om situationen inte i närtid kan förbättras kan det få negativa konsekvenser även för myndighetens kompetensförsörjning. Det gäller både möjligheterna att behålla och attrahera personal samt framtida rekryteringar.

### 3.11 Regeringsuppdrag

#### Starkt informationssäkerhet

Statens haverikommission ska övergripande redogöra för hur myndigheten arbetat för att förvalta och utveckla sin informationssäkerhet och för hur den planerar för att möta framtida behov. Myndigheten ska särskilt redovisa vidtagna åtgärder för att utveckla den interna styrningen och uppföljningen av informationssäkerhetsarbetet inklusive myndighetsledningens roll i detta.

Statens haverikommission omfattas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) föreskrifter (MSBFS 2020:6) om statliga myndigheters informationssäkerhet och bedriver ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete.

#### Förvaltning och utveckling av informationssäkerheten

Arbetet med myndighetens informationssäkerhet och dataskydd finns dokumenterat i myndighetens verksamhetsledningssystem. Årliga mål för informationssäkerhetsarbetet återfinns i verksamhetsplanen.

Myndigheten har sedan tidigare identifierat och klassificerat samtliga informations-tillgångar. Arbetet har skett med utgångspunkt i MSB:s metodstöd. Potentiella risker har identifierats och en riskanalys har genomförts och relevanta säkerhetsåtgärder har vidtagits.

Myndighetens it-drift och support hanteras sedan hösten 2020 av Försäkringskassan genom en samverkansöverenskommelse. Huvudsyftet är en säker och långsiktigt hållbar lösning för myndighetens it-drift. I samband med överenskommelsen tecknades ett säkerhetsskyddsavtal.

En grund för informationssäkerhet finns inbyggd i datorer och it-miljö. Några exempel på detta är att endast godkända och certifierade program- och hårdvaror kan användas. Inloggning sker genom tvåpartsautentisering med kort och kod, myndigheten är för detta ändamål ansluten till tjänsten E-identitet för offentlig sektor (EFOS). Arbeta på distans och anslutning externt sker genom säker VPN-tunnel. Inför resor till tredje land görs en särskild riskbedömning av vilken utrustning som ska tas med och hur den får och kan användas. Versionsuppdateringar av program i datorer och telefoner sker när nya versioner lanseras.

En viktig del av informationssäkerhetsarbetet är att informera och utbilda alla medarbetare om informationssäkerhet och att de känner till var sårbarheter kan finnas. Alla medarbetare

på myndigheten får veckovis information om aktuella it-frågor och informationssäkerhet via ett veckobrev. Under året har även alla medarbetare tagit del av en föreläsning om säkerhetsskydd.

#### **Åtgärder för att utveckla den intern styrningen och uppföljning**

Myndigheten har under året genomfört en uppföljning av informationssäkerhetsarbetet med hjälp av MSB:s verktyg Infosäkkollen. Utifrån uppföljningen har ett antal förbättringsaktiviteter identifierats och planlagts.

Myndigheten har månadsvisa uppföljningar med Försäkringskassan avseende servicenivåöverenskommelse och incidenter. Vid behov informeras myndighetens ledningsgrupp om inträffade incidenter.

Myndighetens ställföreträdande generaldirektör är säkerhetsskyddschef och den administrativa chefen ansvarar för informationssäkerhet och dataskydd. En av utredningsordförandena ansvarar för de frågor som rör personuppgifter och är myndighetens dataskyddsombud. Samtliga ingår i myndighetens ledningsgrupp och ansvarar för att det löpande arbetet bedrivs i enlighet med relevanta styrdokument. Samtliga styrdokument har följts upp under året, vilket görs av myndighetens ledningsgrupp.

#### **Regeringsuppdrag återrapporterade i annan ordning**

Under 2023 har Statens haverikommission även 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-68/23 och A-23/24).

##### **Prognoser 2023–2026**

Statens haverikommission har i enlighet med myndighetens regleringsbrev för 2023 rapporterat in prognoser i Hermes per den 6 februari, 25 april, 28 juli och 23 oktober, (A-30/23).

##### **Energibesparingsåtgärder inom den statliga förvaltningen**

Regeringen lade i september 2022 ett uppdrag till myndigheten att vidta möjliga och lämpliga energibesparingsåtgärder. Uppdraget har redovisat månatligen till Energimyndigheten för perioden september 2022 till mars 2023, (A-98/22).

### **3.12 Ekonomisk översikt**

I avsnittet redovisas kostnader och finansiering 2021–2023. Statens haverikommission redovisar i årsredovisningen verksamheten och kostnader som ett verksamhetsområde.

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr). Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma. Myndighetens finansiella redovisning återfinns i avsnitt 4.

De sammanlagda kostnaderna för 2023 uppgår till 78 027 tkr varav utfallet på anslaget 77 269 tkr och övriga intäkter var 758 tkr. Årets anslagstilldelning var sammantaget 74 611 tkr och tillsammans med anslagssparande om 14 755 tkr från 2022 uppgick disponibla medel för 2023 till 89 366 tkr. Inledningsvis uppgick anslagstilldelningen till 49 611 tkr och i juni



ökades anslaget med 25 000 tkr i ändringsbeslut för ytterligare undersökningar av M/S Estonia.

Myndigheten har gått in med ett anslagssparande till 2023, detta är helt hänförligt till de extramedel som tilldelats för utredningsåtgärder avseende M/S Estonia. Utan detta anslagssparande hade myndigheten behövt använda årets anslagskredit.

Tabell 6. Totala kostnader och intäkter 2021-2023 (tkr).

	2021	2022	2023
Totala kostnader	51 673	61 745	78 027
Totala intäkter	51 673	61 745	78 027
- Varav anslag	51 669	61 504	77 269
- Varav övriga intäkter	3	241	758

Myndighetens verksamhet är i princip helt anslagsfinansierad, några mindre intäkter förekommer bland annat kostnadsersättning för resor och logi vid deltagande vid EU-möten, kostnadsersättning för hantering av vrak och ränteintäkter. För 2023 har de finansiella intäkterna ökat med ränteintäkter.

Tabell 7. Kostnader 2021-2023 (tkr).

	2021	2022	2023
Kostnader för personal	37 048	38 747	39 952
Kostnader för lokaler	3 179	3 552	3 747
Övriga driftskostnader	11 423	19 619	34 102
Finansiella kostnader	2	2	143
Avskrivningar och nedskrivningar	23	24	83
Totalt	51 673	61 745	78 027

Myndighetens väsentligt högre kostnader 2023 i jämförelse med 2022 och 2021 är främst hänförligt till utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia.

## 4. Finansiell redovisning

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

### 4.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2023	2022
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	77 269	61 504
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	4	21
Intäkter av bidrag		113	43
Finansiella intäkter	3	641	176
<b>Summa</b>		<b>78 027</b>	<b>61 745</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	4	-39 952	-38 747
Kostnader för lokaler		-3 747	-3 352
Övriga driftkostnader	5	-34 102	-19 619
Finansiella kostnader	6	-143	-2
Avskrivningar och nedskrivningar		-83	-24
<b>Summa</b>		<b>-78 027</b>	<b>-61 745</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## 4.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2023-12-31	2022-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Balanserade utgifter för utveckling	7	0	0
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	8	1 076	807
<b>Summa</b>			<b>807</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	9	134	0
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	10	281	363
<b>Summa</b>		<b>415</b>	<b>363</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	11	424	1 499
Övriga kortfristiga fordringar	12	0	52
<b>Summa</b>		<b>424</b>	<b>1 551</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	13	1 123	936
<b>Summa</b>		<b>1 123</b>	<b>936</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	14	-12 097	-14 755
<b>Summa</b>		<b>-12 097</b>	<b>-14 755</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgälden	15	22 180	20 180
<b>Summa</b>		<b>22 180</b>	<b>20 180</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>13 121</b>	<b>9 081</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
<b>Summa</b>	16	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	17	861	794
<b>Summa</b>		<b>861</b>	<b>794</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgälden	18	1 443	1 170
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	19	4 019	1 607
Leverantörsskulder		2 640	1 639
Övriga kortfristiga skulder	20	738	688
<b>Summa</b>		<b>8 840</b>	<b>5 105</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	21	3 420	3 183
<b>Summa</b>		<b>3 420</b>	<b>3 183</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>13 121</b>	<b>9 081</b>

### 4.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Not	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enl. regl.brev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
<b>Utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap</b>						
<b>2:7 Statens haverikommission (Ramanslag)</b>						
ap.1 Statens haverikommission - del till SHK (ram)	22	14 755	74 611	89 366	-77 269	12 097
<b>Summa</b>		<b>14 755</b>	<b>74 611</b>	<b>89 366</b>	<b>-77 269</b>	<b>12 097</b>

Statens haverikommission har sammantaget tilldelats 74 611 tkr i anslag för 2023. Inledningsvis uppgick tilldelningen till 49 611 tkr och i juni ökades anslaget med 25 000 tkr i ändringsbeslut för ytterligare undersökningar av M/S Estonia. Ingående överföringsbelopp är hänförligt till extramedel som tilldelats för extra utgifter tidigare år i samband med undersökningar av M/S Estonia. De aktiviteter som genomförts har inte hittills föranlett så höga kostnader som ursprungligen beräknats. Arbete och utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia fortgår även under 2024.

Myndigheten har i regleringsbrevet för 2024 medgivits att all anslagsbehållning från 2023 får disponeras under 2024.

## 4.4 Tilläggsupplysningar

### 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.

### Upplysningar för jämförelseändamål

Noterna för kostnader i resultaträkningen har ändrats till att visa negativa saldon i överensstämmelse med resultaträkningen. I föregående årsredovisning visades beloppen med positiva saldon.

### 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. Förvärv av likartade tillgångar till ett värde av minst 50 000 kronor ska redovisas som anläggningstillgångar även om respektive tillgång är av mindre värde. Övriga kriterier för anläggningstillgång ska dock vara uppfyllt.

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. Nuvarande hyreskontrakt löper till och med 2029-09-30.

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.

**Ersättningar och andra förmåner**

<b>Ledande befattningshavare</b>	<b>Ersättning i tkr</b>
John Ahlberk, generaldirektör	1 235
Förmåner	
Särskild utredare för Utredningen om åtgärder för att minska offentliganställdas utsatthet (Dir. 2022:31).	

**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>2023</b>	<b>2022</b>
Totalt	1,0	0,5
Andel 60 dagar eller mer	58,4	0,0
Kvinnor	2,2	0,8
Män	0,3	0,3
Anställda -29 år	-	-
Anställda 30 år-49 år	-	-
Anställda 50 år-	1,0	0,4

Uppgifter om sjukfrånvaro lämnas endast för de grupper där antalet anställda uppgår till minst 10 och att minst tre personer inom gruppen har varit sjukfrånvarande under året.

## 4.5 Noter

### Resultaträkning (tkr)

Not	1	Intäkter av anslag	2023	2022
		Intäkter av anslag	77 269	61 504
		<b>Summa</b>	<b>77 269</b>	<b>61 504</b>
		Utgifter i anslagsredovisningen	-77 269	-61 504
		<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Statens haverikommission har erhållit extramedel för utredningsåtgärder avseende M/S Estonia om 21,5 mnkr 2021, 9,5 mnkr 2022 och 25 mnkr för 2023. Ej förbrukade medel har överförs till 2023. Den ökade anslagsförbrukningen är främst hänförlig till kostnader för utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia.

Not	2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2023	2022
		Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen	1	0
		Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	3	21
		<b>Summa</b>	<b>4</b>	<b>21</b>

Not	3	Finansiella intäkter	2023	2022
		Ränta på räntekonto i Riksgälden	640	176
		Övriga finansiella intäkter	1	0
		<b>Summa</b>	<b>641</b>	<b>176</b>

Not	4	Kostnader för personal	2023	2022
		Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-22 295	-22 554
		<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	-6	-8
		Sociala avgifter	-16 210	-15 130
		Övriga kostnader för personal	-1 447	-1 063
		<b>Summa</b>	<b>-39 952</b>	<b>-38 747</b>

Jämförelsetalen för sociala avgifter och övriga kostnader för personal 2022 har justerats på grund av omklassificering 2023.

Not	5	Övriga driftkostnader	2023	2022
		Reparationer och underhåll	-51	-81
		Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster	-21	-23
		Resor, representation, information	-1 885	-1 544
		Köp av varor	-490	-661
		Köp av tjänster	-31 656	-17 311
		<b>Summa</b>	<b>-34 102</b>	<b>-19 619</b>

Ökade driftkostnader jämfört med motsvarande period föregående år främst hänförligt till kostnader för utredningsaktiviteter avseende M/S Estonia.

Not	6	Finansiella kostnader	2023	2022
		Ränta på lån i Riksgälden	-41	0
		Övriga finansiella kostnader	-103	-2
		<b>Summa</b>	<b>-143</b>	<b>-2</b>

**Balansräkning (tkr)**

<b>Not</b>	<b>7</b>	<b>Balanserade utgifter för utveckling</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 722	1 722
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-841	0
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>881</b>	<b>1 722</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 722	-1 722
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	841	0
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-881</b>	<b>-1 722</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Not</b>	<b>8</b>	<b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	981	174
		Årets anskaffningar	269	807
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 251</b>	<b>981</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-174	-174
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-174</b>	<b>-174</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>1 076</b>	<b>807</b>

Årets anskaffningar samt föregående års anskaffningar avser ett pågående projekt för att utveckla en ny webbplats för myndigheten.

<b>Not</b>	<b>9</b>	<b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 348	1 348
		Årets anskaffningar	136	0
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-54	0
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 430</b>	<b>1 348</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 348	-1 348
		Årets avskrivningar	-2	0
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	54	0
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 296</b>	<b>-1 348</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>134</b>	<b>0</b>

<b>Not</b>	<b>10</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Ingående anskaffningsvärde	1 635	1 280
		Årets anskaffningar	0	355
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-18	0
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 617</b>	<b>1 635</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 272	-1 248
		Årets avskrivningar	-81	-24
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	18	0
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 336</b>	<b>-1 272</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>281</b>	<b>363</b>

<b>Not</b>	<b>11</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Fordran ingående mervärdesskatt	424	1 499
		<b>Summa</b>	<b>424</b>	<b>1 499</b>



<b>Not</b>	<b>12</b>	<b>Övriga kortfristiga fordringar</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Övrigt	0	52
		<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>52</b>
<b>Not</b>	<b>13</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Förutbetalda hyreskostnader	905	850
		Övriga förutbetalda kostnader	217	86
		<b>Summa</b>	<b>1 123</b>	<b>936</b>
<b>Not</b>	<b>14</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
		Ingående balans	-14 755	-18 531
		Redovisat mot anslag	77 269	61 504
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-74 611	-57 728
		<b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-12 097</b>	<b>-14 755</b>
		<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-12 097</b>	<b>-14 755</b>
<b>Not</b>	<b>15</b>	<b>Behållning räntekonto i Riksgälden</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Behållning räntekonto i Riksgälden	22 180	20 180
		<b>Summa</b>	<b>22 180</b>	<b>20 180</b>
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	10 000	10 000
		Maximalt utnyttjad kredit	0	0
<b>Not</b>	<b>16</b>	<b>Myndighetskapital</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
<b>Not</b>	<b>17</b>	<b>Övriga avsättningar</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		<b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>		
		Ingående balans	794	726
		Årets förändring	67	68
		<b>Utgående balans</b>	<b>861</b>	<b>794</b>
		Avsättningsmedlen kommer inte att brukas under 2024.		
<b>Not</b>	<b>18</b>	<b>Lån i Riksgälden</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar		
		Ingående balans	1 170	32
		Under året nyupptagna lån	356	1 162
		Årets amorteringar	-83	-24
		<b>Utgående balans</b>	<b>1 443</b>	<b>1 170</b>
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	5 000	2 000
		Utnyttjad låneram inklusive finansiell leasing	1 443	1 170

<b>Not</b>	<b>19 Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
	Utgående mervärdesskatt	1 322	8
	Arbetsgivaravgifter	659	610
	Leverantörsskulder andra myndigheter	2 038	990
	<b>Summa</b>	<b>4 019</b>	<b>1 607</b>

<b>Not</b>	<b>20 Övriga kortfristiga skulder</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
	Personalens källskatt	738	688
	<b>Summa</b>	<b>738</b>	<b>688</b>

<b>Not</b>	<b>21 Upplupna kostnader</b>	<b>2023-12-31</b>	<b>2022-12-31</b>
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 987	2 935
	Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	104	33
	Övriga upplupna kostnader	330	214
	<b>Summa</b>	<b>3 420</b>	<b>3 183</b>

### Anslagsredovisning

#### Not 22 Uo 6 2:7 ap.1

##### Statens haverikommission - del till SHK

Enligt regeringsbeslut 2023-06-22 (11:4) har Statens haverikommission tilldelats ytterligare 25 000 tkr.

Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 1 488 tkr. Statens haverikommission har inte nyttjat krediten under 2023.

Statens haverikommission får disponera hela det ingående överföringsbeloppet från föregående år enligt årets regleringsbrev.

Anslaget är räntebärande.

## 4.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2023	2022	2021	2020	2019
<b>Låneram Riksgälden</b>					
Beviljad	5 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Utnyttjad	1 433	1 170	32	54	86
<b>Kontokrediter Riksgälden</b>					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgälden</b>					
Ränteintäkter	640	176	0	0	1
Räntekostnader	0	0	0	0	20
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Övriga avgiftsintäkter	4	21	3	0	1
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	1 488	1 731	1 433	4 733	1 397
Utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	12 097	14 755	18 531	901	4 071
<b>Bemyndiganden</b> (Ej tillämpligt)					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	28	29	28	28	27
Medelantalet anställda (st) <sup>3</sup>	31	32	31	30	30
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	2 779	2 128	1 845	1 710	1 620
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

<sup>3</sup> I beräkningen av medelantalet anställda ingår tjänstledig personal.

## 5. Säkerhetsrekommendationer

### 5.1 Lämnade säkerhetsrekommendationer

Under 2023 har 26 rekommendationer lämnats i åtta stycken slutrapporter.

#### Civil sjöfart

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
SHK 2023:01	R1	Regeringen rekommenderas att utreda och vid behov vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa ett effektivt mottagande av fartyg i behov av assistans.
SHK 2023:01	R2	Regeringen rekommenderas att utreda och vid behov vidta åtgärder för att nödvändiga författningsändringar ska komma till stånd i syfte att säkerställa att berörda kommuner inkluderas i arbetet med att ta fram planer för att ta emot fartyg i behov av assistans.
SHK 2023:01	R3	Transportstyrelsen rekommenderas att prioritera och skyndsamt slutföra arbetet med att utarbeta planer för att ta emot fartyg i behov av assistans. Representanter från berörda kommunala räddningstjänstorganisationer, MSB och Sveriges Kommuner och Regioner bör medverka. Arbetet bör syfta till att handläggningen och beslut som rör mottagande av fartyg i behov av assistans effektiviseras.
SHK 2023:01	R4	Kustbevakningen rekommenderas att initiera samverkan med Transportstyrelsen, Räddningstjänsten Storgöteborg, Sjöfartsverket och andra relevanta organisationer för att utvärdera insatsen bland annat avseende rättsliga förhållanden, hanteringen att ta in fartyget till hamn, prövning av räddningstjänstkriterierna under insats, former för samverkan, rollfördelning och behov av gemensam utbildning och övning.
SHK 2023:01	R5	Kustbevakningen rekommenderas att utvärdera släckmetoder och fartygens utformning för den aktuella typen av insats.
SHK 2023:11	R1	TT-Line GmbH & Co. KG rekommenderas att säkerställa att lämpliga åtgärder vidtas för att hantera och kommunicera identifierade risker i samband med lastning och lossning.
SHK 2023:11	R2	TT-Line GmbH & Co. KG rekommenderas att se över sina rutiner över hur instruktioner och annan information förmedlas till samtliga berörda ombord.
SHK 2023:11	R3	TT-Line GmbH & Co. KG rekommenderas att i händelse av nöd säkerställa att den som kontaktar extern hjälp kan förmedla en aktuell bild av nödsituationen.
SHK 2023:11	R4	Transportstyrelsen rekommenderas att utreda hur en likvärdig tillsyn av arbetsmiljön kan säkerställas för fartyg som har delegerad tillsyn respektive fartyg där Transportstyrelsen utövar periodisk tillsyn. En sådan utredning bör innehålla en bedömning av vilka konsekvenser skillnaden i tillsynen av arbetsmiljön kan få ur ett säkerhetsperspektiv.

**Spårbunden trafik**

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
SHK 2023:04	R1	Trafikverket rekommenderas att undersöka vad som skulle krävas för att bättre kunna identifiera tvärsprickor av inre ursprung. Undersökningen bör innefatta både behov av utveckling av teknisk utrustning och stöd vid utförande av kontrollen.
SHK 2023:04	R2	Trafikverket rekommenderas att utvärdera om de manuella ultraljudskontrollerna efter indikeringar från ultraljudstågsmätningar bör utökas, exempelvis om extra kontroller bör utföras i de fall en indikerad tvärspricka inte identifieras vid den första kontrollen.
SHK 2023:04	R3	Trafikverket rekommenderas att närmare undersöka vilka faktorer som kan bidra till förhöjd dragspänning i rälen och hur sådana faktorer kan identifieras.

**Civil luftfart**

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
SHK 2023:03	R1	EASA rekommenderas att överväga att införa en formell utbildning som leder till en behörighet för piloter inom fallskärmsoperationer där behörigheten vidmakthålls genom repetitionsutbildning.
SHK 2023:03	R2	EASA rekommenderas att vidta åtgärder för att säkerställa att tillsynen över icke kommersiell specialiserad flygverksamhet inom fallskärmsoperationer bedrivs på ett sådant sätt och i sådan omfattning att den får effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed får en säkerhetshöjande verkan.
SHK 2023:03	R3	Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn av flygplatser med konceptet Basic Airport eller motsvarande kontrollera om flygplatserna har vidtagit adekvata åtgärder för att säkerställa att insatstiden för flygplatsens räddningsstyrka följer gällande regelverk.
SHK 2023:03	R4	Transportstyrelsen rekommenderas att med hjälp av Svenska Fallskärmsförbundet (SFF) verka för att ändamålsenliga riskanalyser enligt checklista utförs av piloter inom fallskärmsoperationer och tillämpas vid flygningar.
SHK 2023:03	R5	Svenska Fallskärmsförbundet (SFF) rekommenderas att tillsammans med fallskärmsklubbarna vidta åtgärder för att säkerställa att obligatorisk information och utbildning har mottagits av alla piloter.
SHK 2023:10	R1	Transportstyrelsen rekommenderas att på lämpligt sätt informera berörda aktörer om riskerna för oväntad gir.
SHK 2023:10	R2	EASA rekommenderas att på lämpligt sätt informera berörda aktörer om riskerna för oväntad gir.
SHK 2023:12	R1	EASA rekommenderas att ta fram och sprida säkerhetsfrämjande material för sjöflygverksamhet till berörda aktörer.

**Militära händelser**

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
SHK 2023:05	R1	Försvarsmakten rekommenderas att säkerställa att tillräcklig information om piloters aktuella status och egenskaper lämnas över mellan förband, divisioner, och utbildningssteg.

## Övriga händelser

Rapport	Rek	Rekommendation och mottagare
SHK 2023:02	R1	Sveriges Kommuner och Regioner rekommenderas att överväga om det finns behov av, och i så fall vidta åtgärder för, att klargöra hur standardiserade vårdförlopp (SVF) ska användas i ett tidigt skede, t.ex. inom primärvården när en oklar förändring upptäcks som ett bifynd. Det är också lämpligt att inom ramen för ett sådant övervägande hantera de otydligheter som har identifierats för SVF för GEP-NET inom ramen för den här utredningen.
SHK 2023:02	R2	Sveriges Kommuner och Regioner rekommenderas att göra en utredning av standardiserade vårdförlopp och de milstolpar som valts för ledtidsmåttet med målet att bättre fånga hela diagnos- och vårdprocessen, där t.ex. frågan om det finns skillnader mellan regioner avseende hur pass allvarlig cancersjukdomen är när patienten går in i SVF, samt överlevnad och återfall skulle kunna utgöra viktiga parametrar för utvärdering. Möjliga undanträngnings-effekter och andra negativa effekter av SVF är också av intresse att kartlägga och kvantifiera. Detta kan genomföras inom befintliga organisationsstrukturer.
SHK 2023:02	R3	Socialstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sitt uppdrag som kunskapsmyndighet studera om det arbets sätt som nu införts vid Uppsala Akademiska Sjukhus - att den vårdgivare som efterfrågar en undersökning också är den som ska beställa den - med fördel skulle kunna implementeras vidare inom hälso- och sjukvården och om så befinns lämpligt att i samverkan med lämpliga myndigheter och organisationer verka för en sådan implementering.
SHK 2023:02	R4	Socialstyrelsen rekommenderas att på lämpligt sätt förtydliga vad regelverket säger om att dela annan vårdgivares bilder från bilddiagnostiska undersökningar och hur detta i så fall kan ske på ett informations- och patientsäkert sätt.
SHK 2023:02	R5	Socialstyrelsen rekommenderas att studera om det går att förenkla och förtydliga tillämpningen av regelsystemet för användning av Nationell patientöversikt för att underlätta en god vård.

## 5.2 Behandlade säkerhetsrekommendationer 2023

Under 2023 har 61 säkerhetsrekommendationer färdigbehandlats. Av dessa har 56 mottagare lämnat tillfredsställande svar, varav sex stycken bedömts som delvis tillfredsställande. Tre svar har bedömts som otillfredsställande och i två fall har rekommendationerna inte besvarats. Nedan redogörs för de svar som bedömts som otillfredsställande eller endast delvis tillfredsställande och för svar som uteblivit.

### Delvis tillfredsställande svar

#### Branden på fartyget Almirante Storni

I utredningen lämnade Statens haverikommission bland annat två rekommendationer till regeringen avseende ett effektivt mottagande av fartyg i behov av assistans.

Rekommendationerna har besvarats och i svaret hänvisas till Transportstyrelsens arbete. Av svaret framgår dock inte närmare vilka åtgärder som regeringen kommer att vidta med anledning av rekommendationerna. Rekommendationerna till regeringen har därför endast bedömts som delvis tillfredsställande. (SHK 2023:01, R1 och R2)

### Urspåring på Malmbanan

Med anledning av utredningsresultaten av utredningen av urspåringen på Malmbanan på sträckan Linaälv Sikträsk lämnades tre rekommendationer till Trafikverket. Två av rekommendationerna avsåg identifiering och kontroller av inre rälsprickor och utvärdering av kontroller. Statens haverikommission rekommenderade också Trafikverket att närmare undersöka vilka faktorer som kan bidra till förhöjd dragspänning. Trafikverket har besvarat rekommendationerna. Trafikverket har vidtagit vissa åtgärder som bedöms svara upp mot rekommendationerna. Dock har Trafikverket inte närmare beskrivit hur inre rälsprickor ska kunna identifieras. Det framgår inte heller om Trafikverket avser att undersöka faktorer som kan bidra till förhöjd dragspänning. Därmed bedömdes rekommendationerna endast som delvis omhändertagna, (SHK 2023:04, R1, R2 och R3).

### Fördröjning av vårdförloppet vid cancersjukdom

Med anledning av utredningen av ett tillbud till allvarlig olycka vid fördröjning av vård vid en oklar förändring i bukspottkörteln lämnades bland annat tre rekommendationer till Socialstyrelsen. Socialstyrelsen har besvarat rekommendationerna. Två av rekommendationerna bedömdes som omhändertagna (R3 och R4). Socialstyrelsen rekommenderades även att studera om det går att förenkla och förtydliga tillämpningen av regelsystemet för användning av Nationell patientöversikt för att underlätta en god vård (R5). Socialstyrelsen har pekat på flera utmaningar med den lämnade rekommendationen kopplade till hur information delas inom hälso- och sjukvården. Socialstyrelsen har också pekat på att ändringar i regelverken kan behövas i detta avseende. Statens haverikommission kan mot bakgrund av komplexiteten rörande informationsdelning inom hälso- och sjukvården förstå svårigheterna med att ta sig an rekommendationen. Trots det bedömer myndigheten att exempelvis ett arbete med att studera tillämpningen av regelsystemet hade kunnat inledas. Mot bakgrund av att Socialstyrelsen endast har behandlat frågan på ett övergripande sätt bedömdes rekommendationen som endast delvis omhändertagen, (SHK 2023:02, R5).

### Otillfredsställande svar

#### Allvarlig olycka med arbetsbåt

I slutrapporten om en mycket allvarlig olycka med arbetsbåt vid Gubbseleforsen i Vilhelmina där en person omkom och en skadades allvarligt lämnade Statens haverikommission bland annat en rekommendation till Arbetsmiljöverket. Rekommendationen till Arbetsmiljöverket var att utreda under vilka förutsättningar en mer övergripande tillsyn av det systematiska arbetsmiljöarbetet kan initieras när brister har identifierats vid riktade inspektioner. Arbetsmiljöverket besvarade rekommendationen och uppgav att myndigheten inte avsåg att vidta en sådan utredning. Rekommendationssvaret bedömdes mot denna bakgrund som otillfredsställande, (RS 2022:08, R2).

#### Fördröjning av vårdförloppet vid cancersjukdom

Med anledning av utredningen av ett tillbud till allvarlig olycka vid fördröjning av vård vid en oklar förändring i bukspottkörteln lämnade Statens haverikommission bland annat rekommendationer till Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Rekommendationerna avsåg bland annat en utredning av så kallade standardiserade vårdförlopp. Av SKR:s svar framgår inte sådana överväganden om standardiserade vårdförlopp som omfattas av rekommendationen. Inte heller framgår vilka åtgärder som SKR avser att vidta.

Rekommendationerna bedömdes därmed inte som omhändertagna, (SHK 2023:02, R1 och R2).

### **Rekommendationer som inte besvarats**

#### **Brand på fartyget Salar**

I slutrapporten avseende branden på fartyget Salar lämnades bland annat en till återvinningsföretaget Kvistgaard Järn och Metall AB. Rekommendationen till företaget var att utvärdera kontrollerna av inkommande avfall och vid behov vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att avfall med farliga egenskaper kan identifieras och hanteras på ett säkert sätt. Rekommendationen har inte besvarats. Privata företag är inte heller skyldiga att besvara rekommendationer från myndigheten, (RS 2022:05, R3).

#### **Personolycka vid Masmø station**

I slutrapporten angående ett tillbud till en personolycka vid Masmø station lämnade Statens haverikommission två rekommendationer till trafikförvaltningen (R1 och R2). Trafikförvaltningen besvarade rekommendation R1 och svaret bedömdes som tillfredsställande. Svaret omfattade dock inte R2 som berörde dokumentation av den så kallade snabbstartsfunktionen. Rekommendationen bedömdes därför som obesvarad, (RJ 2020:02, R2).



## Årsredovisningens undertecknande

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

Stockholm den 22 februari 2024

John Ahlberk  
Generaldirektör

