



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

ÅRSRAPPORT



2018



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Indholdsfortegnelse

Indledning	4
1. Påtegning af det samlede regnskab	4
2. Beretning.....	5
2.1 Præsentation af virksomheden.....	5
2.2 Ledelsesberetning	7
2.3 Kerneopgaver og ressourcer	12
3. Regnskab	18
3.1 Anvendte regnskabspraksis.....	18
3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03)	20
Tabel 6	20
Resultatopgørelse.....	20
3.3 Balance	21
3.4 Egenkapitalforklaring.....	22
3.5 Likviditet og låneramme	23
3.6 Opfølgning på lønsumsloft.....	24
3.7 Bevillingsregnskabet	24
4. Bilag	25
4.1 Noter til resultatopgørelse og balance.....	25
4.2 Indtægtsdækket virksomhed	26
4.3 Gebyrfinansieret virksomhed	26
4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter	26
4.5 Forelagte investeringer	26



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

4.6 It-omkostninger.....	26
4.7 Supplerende bilag	26



Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (December 2018) og Regnskabsbekendtgørelsen § 2 inkl. stk. 2 og 3.

Efter dispensation fra Moderniseringsstyrelsen aflægger Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane en mindre omfattende årsrapport jf. afsnit 1.5 i Vejledning om årsrapport for statslige institutioner af december 2018.

Alle regnskabsmæssige tal, der fremgår af rapporten, er udtræk fra Statens Koncern System (SKS) samt baseret på intern data.

1. Påtegning af det samlede regnskab

Årsrapporten er aflagt i henhold til Bekendtgørelse nr. 116 om statens regnskabsvæsen af 19. februar 2018.

Årsrapporten omfatter hovedkonto §28.12.03 på finansloven som Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane, CVR-nr. 25775910, er ansvarlig for, herunder de regnskabsmæssige forklaringer, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for 2018.

Det tilkendegives hermed

1. at årsrapporten er rigtig, dvs. at årsrapporten ikke indeholder væsentlige fejlinformationer eller udeladelser, herunder at målopstillingen og målrapporteringen i årsrapporten er fyldestgørende,
2. at de dispositioner, som er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis, og
3. at der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning af de midler og ved driften af den institution, der er omfattet af årsrapporten.

København, den 11/3 2019

Ringsted, den 7. marts 2019

Departementschef Jacob Heinsen
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Chef Martin Ruggaard
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

2. Beretning

2.1 Præsentation af virksomheden

Virksomhedens omfang

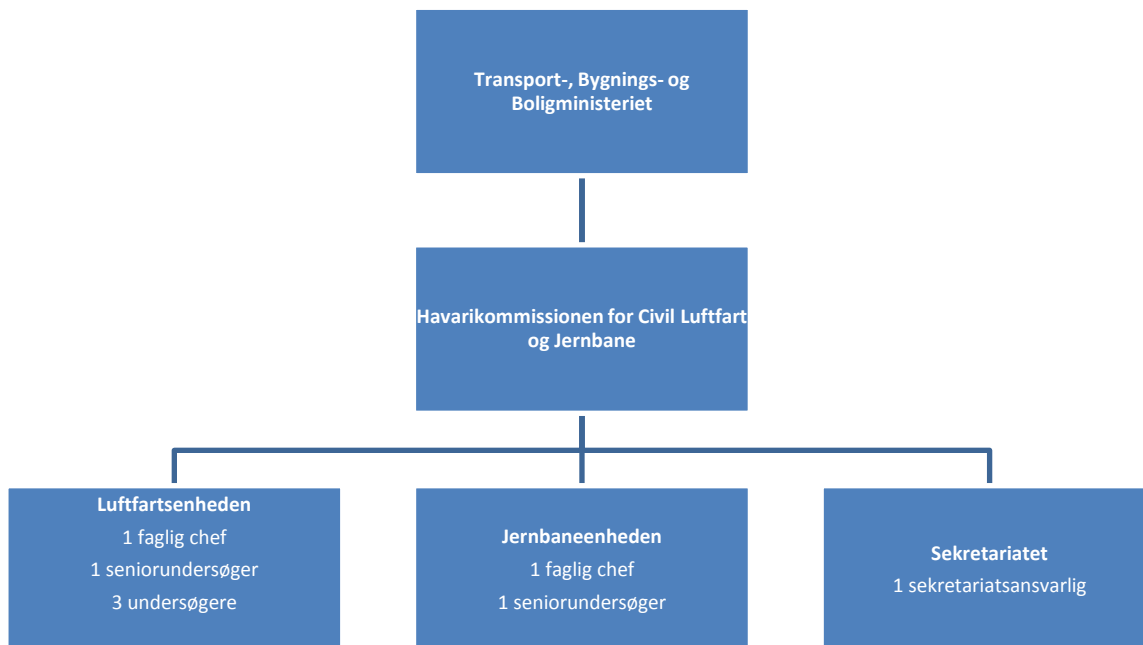
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Havarikommissionen består af 8 årsværk, og er fordelt på 8 medarbejdere, der er organiseret i to faglige enheder og en støttefunktion: Luftfartsenheden, Jernbaneenheden samt Sekretariatet.

Ledelsen består af cheferne for de to faglige enheder:

- *Martin Puggaard*, chef for Havarikommissionen og faglig chef for Luftfartsenheden.
- *Bo Haaning*, souschef for Havarikommissionen og faglig chef for Jernbaneenheden.

Organisationsdiagram:





Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Mission og vision

Gennem vores mission og vision ønsker Havarikommissionen at fortælle om verdenen, hvad vi gør, hvordan vi arbejder, og hvad vi vil sikre og udvikle i Havarikommissionens fremtid.

Missionen udtrykker det fundamentale i Havarikommissionens virke. Visionen viser elementer, som er vigtige for Havarikommissionens grundlæggende eksistens, og hvor vi ønsker at stå i forhold til både eksterne og interne interessenter i vores undersøgelser.

Missionen

Havarikommissionen skal gennem uvildige sikkerhedsundersøgelser *forebygge* havarier, ulykker og hændelser inden for civil luftfart og jernbane.

Visionen

Ud fra den kontekst som gør sig gældende, har Havarikommissionen formuleret sin vision som følger

- vi leverer et undersøgelsesresultat af høj faglig kvalitet inden for en tidshorisont, som gør, at resultatet får så afgørende betydning for forebyggelse af lignende tilfælde som muligt.
- vores rolle er objektiv og uvildig, og der er aldrig tvivl om vores integritet.
- Havarikommissionen er en attraktiv faglig samspilspart i en større sammenhæng og som arbejdsplads.

Værdierne

Et godt samarbejde handler blandt andet om kommunikation med og forventninger til hinanden. Det gælder både for en arbejdsplads, men i stor grad også for den omverden vi kommunikerer med. Derfor har vi tydeliggjort de værdikendetegn, som tegner Havarikommissionen både internt og eksternt.

Vores arbejdsplads skal være god og attraktiv samt være et sted, hvor faglighed udfordres og mellemmenneskelige relationer udvikles samtidig med, at alle yder deres bedste og dermed gør en forskel.

Kerneopgaver

Havarikommissionens opgaver er knyttet til undersøgelser af havarier/ulykker/hændelser inden for civil luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt eventuelle sikkerhedsanbefalinger primært til sikkerhedsmyndigheder. Inden for begge transportformer indgår Havarikommissionens arbejde i et forpligtende internationalt samarbejde, der omfatter rapportering, gensidig støtte og metodeudvikling til højnelse af sikkerheden på internationalt plan.

Havarikommissionen varetager også de opgaver, der relaterer sig til styring, rapportering, formidling, samarbejde mv. for sådanne statslige institutioner.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

2.2 Ledelsesberetning

Underretninger til Havarikommissionen

Ved modtagelse af underretninger på enten jernbaneområdet eller på luftfartsområdet foretager Havarikommissionen en indledende undersøgelse, som har to formål: at afdække, hvorvidt det indberettede hører under kommissionens undersøgelsesforpligtigelse samt at afdække, hvilke sikkerhedsmæssige erfaringer en undersøgelse må forventes at lede til.

Luftfartsenheden modtog 112 underretninger i 2018.

22 af underretningerne til luftfartsenheden vurderedes i forbindelse med den indledende undersøgelse at høre under luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelser og blev genstand for yderligere undersøgelse.

Derudover var Luftfartsenheden tilknyttet som akkrediteret repræsentant til 4 undersøgelser, hvor anden stat var ansvarlig for undersøgelsen. Luftfartsenhedens rolle som akkrediteret repræsentant var jævnfør de internationale standarder i ICAO Annex 13, hvor anden stat kan anmode om deltagelse såfremt der er danske statsborgere eller danske registrerede luftfartøjer involveret eller hvor oplysninger indhentes i Danmark.

Jernbaneenheden modtog 136 underretninger i 2018.

37 af underretningerne vedrørte selvmord eller selvmordsforsøg, hvor Havarikommissionen ikke er forpligtiget til at iværksætte en undersøgelse.

Efter indledende undersøgelser blev 7 af de resterende 92 underretninger genstand for yderligere undersøgelse.

Luftfart

Der indtraf ingen fatale eller større havarier i 2018 inden for luftfartsområdet.

Den 30. september 2017 indtraf der en alvorlig hændelse med en fransk registreret Airbus A380 under overflyvning af den sydlige del af Grønland. Under overflyvningen opstod der et motorhavari på en af flyets fire motorer. Efter motorhavariet fortsatte flyet til Goose Bay i Canada, hvor det foretog en sikkerhedslanding.

Jævnfør lov om luftfart § 136 stk. 2 og ICAO Annex 13 Chapter 5.1.2 delegerede Havarikommissionen undersøgelsen til den franske havarikommission Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA). Begrundelsen for delegeringen til BEA var, at Frankrig var flyets registreringsland, flyoperatørens hjemland, flyets designland og fabrikationsland af flyet, samt at flyet ikke længere befandt sig på grønlandsk eller dansk territorium.

BEA accepterede delegeringen i henhold til ICAO Annex 13 standarder og praksisser, efter hvilke Havarikommissionen udpegede en akkrediteret repræsentant til at assistere BEA. BEA fik dermed den officielle undersøgelsesforpligtigelse, herunder udarbejdelse af undersøgelsesrapport, og Havarikommissionens forpligtigelse blev at assistere BEA med undersøgelsen.

Da motordelene befandt sig på grønlandsk territorium, havde Havarikommissionen forpligtigelsen til at eftersøge, lokalisere og bjærge dele om muligt. Umiddelbart efter motorhavariet



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

iværksatte Havarikommissionen en eftersøgning, lokalisering samt bjærgning af de motordele, som det var muligt at bjærge under de aktuelle vejrforhold.

Der blev bjærget 31 dele under den første indsats. De motordele, som kan være afgørende for fastlæggelse af årsagen til motorhavariet, blev ikke lokaliseret og bjærget under den første indsats, og derfor har de tre havarikommissioner BEA, NTSB (den amerikanske havarikommission) og Havarikommissionen indledt en undersøgelse af metoderne og mulighederne for en efterfølgende lokalisering og bjærgning af disse dele.

Ud fra den fælles undersøgelse af metoder og muligheder blev det af de tre havarikommissioner besluttet at gennemføre en kortlægning i foråret 2018 fra luften af det område, hvor de 31 vrugdele var blevet lokaliseret og bjærget. En kortlægning var nødvendig idet området ikke tidligere var blevet kortlagt, og der kunne være lokale forhold, som kunne udgøre en risiko i forbindelse med en ekspedition i området. Kortlægningen blev udført af et fransk fly med tre specielle radarer i løbet af marts og april måned. Radarerne kortlagde overfladens topografi og afdækkede tilstedeværelsen af større områder med kløfter under sneoverfladen, men kortlægningen afdækkede også seks større objekter i de øverste lag af overfladen.

Kortlægningen blev fulgt op af en ekspedition i maj måned, hvor en gruppe bestående af seks specialister opsatte en lejr i det aktuelle område. Lejren var planlagt anvendt som base for nærmere undersøgelse af de seks objekter, men også som udgangspunkt for en områdeafsøgning med ground penetrating radar (GPR). Ekspeditionen på Indlandsisen havde maksimalt tre uger til rådighed. I den første periode blev det afdækket, at de seks objekter var islinser og ikke motordele som antaget ved kortlægningen af området, og i den resterende del af den til rådighed værende tid foretog ekspeditionen en afsøgning af dele af det prioriterede søgeområde. Den samlede ekspedition ledte ikke til fund af flere motordele.

I juni måned mødtes de tre havarikommissioner for at evaluere resultaterne og diskutere det videre forløb. Det blev besluttet, at radardata fra flyets kortlægning skulle efterbehandles gennem analyser, der kunne frembringe informationer om motordeles lokalitet, idet den nye viden om islinserne kunne bruges til at frasortere lignende objekter. Det blev også besluttet at iværksætte et delprojekt, som skulle afdække hvilke andre jordbaserede søgesensorer, der kunne anvendes til afsøgning af større områder.

I august måned havde de første analyser af radardata indikeret, at efterbehandling med en vis sandsynlighed kunne isolere objekter. Delprojektet omhandlende søgesensor havde afdækket, at der ikke fandtes sensorer som en hyldevare, der kunne løses opgaven. Det var dog blevet afdækket, at der fandtes en geomagnetisk sensor (tTEM sensor), som med nogle modifikationer formodentlig kunne anvendes til afsøgning af større områder.

De tre havarikommissioner besluttede at fortsætte med efterbehandlingen af radardata og at fortsætte med en modifikation af den geomagnetiske sensor såfremt der blev behov for afsøgning af et større område.

Ved udgangen af 2018 forelå der ikke et endeligt resultat af dataefterbehandlingen eller for den geomagnetiske sensor. Dog havde sensoren vist positive resultater efter modifikationen, og der blev besluttet at gennemføre en fuldskalatest af sensoren i Schweiz, hvor forholdene er repræsentative for de grønlandske forhold, men med større og billigere logistiske muligheder fremfor at foretage fuldskalatesten i Grønland.

Undersøgelsesopgaven vil fortsætte i 2019, hvor det er forventes at gennemføre en eftersøgning af flere motordele i et tæt samarbejde mellem de tre havarikommissioner såfremt resulta-



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

terne af efterbehandling af radardata eller modifikationen af den geomagnetiske sensor er positive.

I februar måned 2018 gennemførte ICAO et audit af Havarikommissionens luftfartsenhed som en del af ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) og Continuous Monitoring Approach (CMA). ICAO auditprogram startede i 1999 og det første audit af Havarikommissionen blev gennemført i 2008.

Auditten omfattede en dybdegående gennemgang af Danmarks implementering af de undersøgelsesforpligtigelser, som er pålagt Danmark og hvilke Havarikommissionen har ansvaret for.

Den dybdegående gennemgang indeholdte blandt andet en evaluering af dansk lovgivning, en evaluering af luftfartsenhedens politikker, procedurer og vejledende værktøjer for gennemførelse af undersøgelser samt en evaluering af enhedens kompetencer og fysiske rammer.

Auditten afdækkede ingen kritiske eller væsentlige afvigelser fra ICAO Annex 13 standarder eller praksisser. Der blev afdækket 18 ikke-kritiske punkter, hvor f.eks. kompetencestrategi og træningsplaner ikke var blevet opdateret efter organisationsændringen i april 2017.

Afledt af auditten har luftfartsenheden udarbejdet en ICAO Corrective Action Plan (CAP) for de 18 ikke-kritiske punkter. Planen løber over de næste tre år, hvorefter punkterne er blevet håndteret og implementeret. Planen er blevet accepteret af ICAO.

Jernbane

Der indtraf ingen større alvorlige ulykker¹ i 2018 inden for jernbaneområdet.

I løbet af 2018 gennemførte jernbaneenheden en del undersøgelser på henholdsvis uhelds- og hændelsessteder.

Jernbaneenheden fik, som resultat af de interne procedurer og vejledninger, men også ud fra en fokuseret indsats igennem 2018, både håndteret nye sager effektivt og afsluttet igangværende sager fra foregående år. Ved udgangen af 2018 var antallet af igangværende sager fortsat under 10, og ingen af de igangværende sager var mere end 12 måneder gamle.

I oktober måned gennemførte European Union Agency for Railways (ERA) et Peer Review af jernbaneenheden. Formålet med Peer Reviewet er evaluering af de europæiske landes implementering af det europæiske jernbanesikkerhedsdirektiv, herunder medlemslandets efterlevelse af dets undersøgelsesforpligtigelse, om sikkerhedsundersøgelserorganisationen råder over de nødvendige ressourcer og følger standarder og praksisser for undersøgelser.

Jernbaneenheden har modtaget ERA rapport for Peer Reviewet i december 2018, men på grund af den alvorlige jernbaneulykke, der indtræf den 2. januar 2019, har enheden ikke be-

¹ Alvorlig ulykke er defineret i Jernbanesikkerhedsdirektivet artikel 3 I).



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

handlet rapportresultatet endnu. Ingen af de tre afdækkede forbedringspunkter i rapporten er af væsentlig eller betydelig karakter.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Hovedkonti

Havarikommissionen har én hovedkonto, der aflægges årsrapport for: §28.12.03 Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (*Driftsbevilling*).

De økonomiske hovedtal for Havarikommissionen fremgår af nedenstående tabeller.

Havarikommissionen havde en finanslovsbevilling for 2018 på 12,3 mio. kr.

Havarikommissionen havde i 2018 et nettoforbrug (før finansielle poster) på 15,8 mio. kr.

Tabel 1			
Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal			
(mio. kr.)	2017	2018	2019
Resultatopgørelse			
Ordinære driftsindtægter	-14,1	-12,3	-16,3
Ordinære driftsomkostninger	14,1	15,8	16,3
Resultat af ordinære drift	-0,01	3,5	
Resultat før finansielle poster	-0,07	3,3	
Årets resultat	-0,01	3,7	0,0
Balance			
Anlægsaktiver i alt	0,2	0,1	0
Omsætningsaktiver	0,6	1,0	
Egenkapital	-7,7	-4,0	0,0
Langfristet gæld	-0,2	-0,8	
Kortfristet gæld	-2,1	-3,2	
Finansielle nøgletal			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	12,4	12,3	0
Bevillingsandel	100	100	
Udvalgte KPI'er			
Overholdelse af betalingsfrister	93,4	75,0	-
Personaleoplysninger			
Antal årsværk (ultimo)	7,9	8	8
Årsværkspris	1,2	0,9	0,9



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 2

Havarikommissionens hovedkonto: §28.12.03

		Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
I alt	Udgifter	12,3	-	12,3	16,1	-3,7
	Indtægter	-	-	-	-0,1 ²	-

2.3 Kerneopgaver og ressourcer

Havarikommissionen er en uafhængig statslig organisation under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Havarikommissionens opgaver er knyttet til undersøgelse af havarier/ulykker/hændelser inden for civil luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt om nødvendigt i sikkerhedsanbefalinger primært til sikkerhedsmyndigheder. Inden for begge transportformer indgår Havarikommissionens arbejde i et forpligtende internationalt samarbejde, der omfatter rapportering, gensidig støtte og metodeudvikling til højnelse af sikkerheden på internationalt plan.

Havarikommissionen varetager også de opgaver, der relaterer sig til styring, rapportering, formidling, samarbejde mv. for sådanne statslige institutioner.

Havarikommissionen er EU-konform, hvilket betyder, at Havarikommissionen efterlever de undersøgelsesforpligtigelser, der er pålagt kommissionen gennem jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF) og EU-forordning 996/2010 (luftfartsområdet). På luftfartsområdet følges samtidig de internationale standarder og anbefalet praksis for undersøgelser af flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser.

Havarikommissionen er med til at sikre, at dansk transport inden for luftfart og jernbane samt transport med luftfart og jernbane inden for rigsfællesskabet foregår på en sikker og tryk måde, som alle kan have tillid til.

Havarikommissionens opgaver er fastlagt i henholdsvis lov om luftfart (lovbekendtgørelse nr. 1036 af 29/08/2013) og lov om jernbane (lov nr. 686/05/2015).

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser inden for jernbane og luftfart forebygge lignende havarier, ulykker og hændelser for derigennem at højne sikkerheden, og om nødvendigt fremsætter kommissionen sikkerhedsanbefalinger.

² Indtægten er fra salg af inventar i forbindelse med flytning og betaling af udestående fra tidligere ansatte.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse omfatter rigsfællesskabet Danmark, Grønland og Færøerne. Hvis dansk transportmateriel eller danske statsborgere er involveret i havarier, ulykker og hændelser i udlandet, eller andre særlige forhold gør sig gældende, kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af anden stats undersøgelsesmyndighed, jævnfør ICAO Annex 13 og EU's jernbanesikkerhedsdirektiv.

Undersøgelser kræver et samspil mellem alle involverede myndigheder, men det er samtidig vigtigt, at der ikke rejses tvivl om Havarikommissionens uvildighed og integritet. Åbenhed om Havarikommissionens arbejde, metodikker og resultater kan medvirke til et godt samspil. Samspillet er i stigende grad internationalt, hvor Europa-Kommissionen, den europæiske luftfartsmyndighed EASA og FN's organisation for civil luftfart, ICAO, spiller en voksende rolle på luftfartsområdet, og Europa-Kommissionen samt det europæiske jernbaneagentur ERA på jernbaneområdet.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar. Undersøgelserne og resultaterne har udelukkende et forebyggende sigte med henblik på at undgå lignende havarier, ulykker og hændelser i fremtiden og at forbedre sikkerheden inden for transport med luftfart og jernbane.

Havarikommissionens otte årsværk er fordelt således, at jernbaneenheden har to undersøgelsesårsværk, luftfartsenheden fem undersøgelsesårsværk og sekretariatet ét årsværk.

Som del af Havarikommissionens beredskab er der en vagtordning uden for normal arbejdstid, hvor underretninger til luftfart og jernbane bliver håndteret af en fælles vagthavende undersøger fra enten luftfartsenheden eller jernbaneenheden.

Havarikommissionen kan ved behov supplere sin faste undersøgelsesressourcer med brug af eksterne konsulenter benævnt særlige sagkyndige.

Havarikommissionen har kontorfaciliteter i Ringsted og undersøgelsesfaciliteter i Roskilde. Der er et igangværende projekt med at samle faciliteterne i Ringsted. Løsningsmuligheder holdes løbende op imod nuværende faciliteter og afledte økonomiske konsekvenser.

Skematisk oversigt

Ved opdeling af bevilling i nedenstående skema er omkostningerne fordelt på de to faglige enheder hhv. luftfart og jernbane, mens øvrige omkostninger til ejendom, IT, ledelse, administration, hjælpefunktioner mv. er samlet i en post.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 3

Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

Opgave (mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
Hjælpefunktioner samt generel ledelse og administration	6,2	-0,1	4,8	1,5
Undersøgelser m.v. luftfart	3,8		9,6	-5,8
Undersøgelser m.v. jernbane	2,3		1,7	0,6
I alt	12,3	-0,1	16,1	-3,7

2.4 Målrapportering

I 2018 var Havarikommissionen omfattet af "Mål- og resultatplan 2015-2018" mellem Havarikommissionen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement, og Havarikommissionens målrapportering foretages i henhold til denne mål- og resultatplan.

Effektiv gennemførelse af undersøgelser

I mål- og resultatplanen er det beskrevet, at der i målet ligger der to bestræbelser; at være effektiv i gennemførelsen af undersøgelserne og at gennemføre dem inden for 12 måneder, så undersøgelsesresultatet er aktuelt og får så afgørende betydning for forebyggelsen af lignende havarier, ulykker og hændelser som muligt.

Mål	Levere undersøgelsesresultater inden for en tidshorisont på 12 måneder					
Målemetode	Måling af andelen af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter havarier/ulykker er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.					
	Fuld opfyldelse		Delvis opfyldelse		Ingen opfyldelse	
	Luftfartsenhed	Jernbaneanhed	Luftfartsenhed	Jernbaneanhed	Luftfartsenhed	Jernbaneanhed
2018	Over 95 %	Over 95 %	80 – 95 %	80 – 95 %	Under 80 %	Under 80 %



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Målrapportering 1. del: Oversigt over årets resultatopfyldelse

Tabel 4

Årets resultatopfyldelse

Opgave	Resultatkrav	Opnåede resultat	Grad af målopfyldelse
Luftfart	Andelen af rapporter og redegørelser, der er offentliggjorte inden for 12 mdr. efter dato for havariet/ulykken/hændelsen.	100 %	Fuld opfyldelse
Jernbane	Andelen af rapporter og redegørelser, der er offentliggjorte inden for 12 mdr. efter dato for havariet/ulykken/hændelsen.	100 %	Fuld opfyldelse

Uddybende analyser og vurderinger

Procentdel af rapporter der opfylder mål om rapportering indenfor 12 måneder.	Offentliggjorte redegørelser / rapporter indenfor 12 mdr.	
	Afsluttede sager i 2018	
Luftfart	28	100 %
	28	
Jernbane	10	100 %
	10	
Samlet	38	100 %
	38	

For luftfartsenhedens vedkommende blev resultatet af offentliggjorte redegørelser/rapporter på under 12 måneder på 100 procent, hvorved luftfartsenheden opnåede fuld opfyldelse af resultatkravet. Luftfartsenheden har dog én undersøgelsessag som er mere end 12 måneder, hvilken der bliver offentliggjort 1. kvartal 2019, hvorved resultatet for 2019 vil blive negativt berørt i stedet for resultatet i 2018.

For Jernbaneenheden blev resultatkravet, med ligeledes 100 procent af rapporterne udsendt inden for 12 måneder efter hændelsestidspunktet, fuldt opfyldt. Medvirkende hertil var den metodiske vurdering af ulykkerne og hændelserne i den indledende undersøgelsesfase.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Høj faglighed og kvalitet

I mål- og resultatplanen er det beskrevet, at *”ved at følge internationale metodikker, procedurer og processer gives Havarikommissionens undersøgelsesresultater et højt fagligt niveau. Om Havarikommissionen følger de internationale rekommandationer og standarder, vurderes og evalueres mest objektivt af eksterne parter.”*

Mål	Auditering og evaluering		
Målemetode	Gennemførelse af auditering og evaluering, herunder i hvilket omfang det vurderes, at Havarikommissionen følger internationale standarder og rekommandationer for henholdsvis luftfarts- og jernbaneundersøgelser.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2017	Auditering og vurdering af begge faglige enheder med tilfredsstillende resultat.	Auditering og vurdering af begge faglige enheder med væsentlige bemærkninger.	Auditering og vurdering af begge faglige enheder med betydelige bemærkninger.

Uddybende analyser og vurderinger

Da mål- og resultatplanen blev indgået ultimo 2014, var der planlagt henholdsvis peer reviews og auditering af Havarikommissionen, men de præcise datoer og udformningerne af de forestående auditeringer og vurderinger af Havarikommissionerne var ikke fastlagt. Efterfølgende er der blevet rykket på datoerne, hvorfor tidsantagelserne ved indgåelsen af mål- og resultatplanen ikke har holdt.

I oktober måned 2015 gennemførte ENCASIA et peer review af Havarikommissionen, hvilket blev gennemført med tilfredsstillende resultat.

I forbindelse med etablering af peer review inden for jernbaneområdet, meldte Havarikommissionen sig til at være blandt de første. Havarikommissionen var derfor blandt de tre første Europæiske jernbanehavarikommissioner, hvor der som pilotforsøg blev gennemført peer review, og dette peer review blev gennemført i efteråret 2018. Den mundtlige tilbagemelding efter peer review var positiv og indikerede et tilfredsstillende resultat. Den endelige rapport blev fremsendt ultimo december 2018, men på grund af den alvorlige jernbaneulykke, der indtræf den 2. januar 2019, har enheden ikke behandlet den endelige rapport endnu, men ingen af de 3 afdækkede forbedringspunkter i rapporten er af væsentlig eller betydelig karakter.

I foråret 2018 gennemførte ICAO et audit af luftfartsenheden, hvilket ikke afdækkede nogle kritiske eller væsentlige punkter. Auditten afdækkede 18 ikke-kritiske punkter, hvilke håndteres og implementeres via en Corrective Action Plan som er accepteret af ICAO.

Grundet ændringer af datoerne, så fik Havarikommissionen ikke fuld opfyldelse af sit mål for 2017, men de gennemførte audit af luftfartsheden i 2015 og 2018 medførte en fuld opfyldelse af resultatmålet for luftfartsenheden.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

2.5 Forventninger til det kommende år

Undersøgelsen af den alvorlige jernbaneulykke den 2. januar 2019 vil trække på mange af Havarikommissionens ressourcer, hovedsagligt fra jernbaneenheden, men også fra luftfartsenheden, som udfører en række delundersøgelsesopgaver.

Undersøgelsen kan få indflydelse på jernbaneenhedens efterlevelse af resultatkravet vedrørende færdiggørelse af andre undersøgelsessager inden for 12 måneder, da denne undersøgelse gennem længere tid vurderes at være enhedens højeste prioritet.

Eftersøgningen efter motordeler på Grønland vil fortsætte i løbet af 2019. Da eftersøgningen er kompleks og idet den videre proces afhænger af resultater fra igangværende undersøgelser, så kan udfaldet ikke afgøres på nuværende tidspunkt.

Både undersøgelsen af den alvorlige jernbaneulykke og eftersøgningen af motordeler vil medbringe ekstraordinære omkostninger for Havarikommissionen og vil derfor påvirke kommissionens økonomiske resultat for 2019.

Tabel 5

Forventninger til det kommende år.

	Regnskab 2018	Grundbudget 2019
Bevilling og øvrige indtægter	-12,4	-11,6
Udgifter	16,1	16,3
Resultat	3,7	4,7

Havarikommissionens største udgifter er faste omkostninger til ordinær drift og lønsum. De variable omkostninger, der opstår i forbindelse med undersøgelser, er jævnt fordelt ud fra erfaringer om, at tidspunkt, omfang og økonomisk belastning ikke kan forudses.

Når Havarikommissionen iværksætter en undersøgelse vil det på den ene side aflede ekstra omkostninger til undersøgelsen, og på den anden side vil der være andre aktiviteter, som bliver udskudt eller aflyst. Det vil resultere i afvigelser af større eller mindre omfang.

Havarikommissionen har i forbindelse med grundbudgetteringen for 2019 afsat 4,7 mio. kr. til eftersøgning og bjergning af motordeler i forbindelse med motorhavari over Grønland, der indtraf ultimo 2017. Havarikommissionen benytter 3,2 mio. kr. af midlerne fra opsparingen, og forventer at dække de resterende 1,5 mio. kr. via en tillægsbevilling.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

3. Regnskab

Årsrapporten omfatter regnskab for §28.12.03 Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (driftsbevilling).

Regnskabet aflægges i henhold til Finansministeriets Bekendtgørelse nr. 116 om statens regnskabsvæsen om statens regnskabsvæsen af 19. februar 2018 (Regnskabsbekendtgørelsen). Endvidere er Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (december 2017) lagt til grund for Havarikommissionens årsrapport.

3.1 Anvendte regnskabspraksis

Årsrapporten er udarbejdet efter de almindelige regnskabsprincipper, der anvendes for udarbejdelse af statsregnskabet. Regnskabspraksis tager udgangspunkt i de seneste regnskabsprincipper og procesvejledninger som Moderniseringsstyrelsen har udarbejdet.

Regnskabsdata for året og tidligere år er opgjort i løbende priser. De materielle anlægsaktiver ansættes – efter almindelig praksis – til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger, og afskrives lineært over en periode på minimum 3 år. Havarikommissionen har for tiden ingen immaterielle anlægsaktiver.

Havarikommissionens bevilling er optaget under finanslovens ministerområde 28, Transport-, Bygning- og Boligministeriet, Aktivitetsområde 28.12. Tilsyn og kommissioner, Hovedkonto 28.12.03 Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (driftsbevilling).

Havarikommissionen har indgået kundeaftale med Økonomistyrelsens Servicecenter (ØSC)/ Statens Administration. Der er ingen afvigelser fra standard opgavesplittet.

Havarikommissionen

- foretager ikke regnskabsmæssige registreringer for andre institutioner
- råder ikke over aktiver eller passiver, som ikke er statsmidler
- er ikke momsregistreret hos skat
- udfører ikke indtægtsdækket virksomhed, tilskudsfinansierede aktiviteter eller andre former for indtægtsfinansierede aktiviteter
- opkræver ikke afgifter eller gebyrer

Havarikommissionen er omfattet af ordningen om selvstændig likviditet.

Havarikommissionen anvender følgende af de af Moderniseringsstyrelsen leverede og administrerede IT-systemer:

- IndFak & RejsUd2
- Navision
- LDV
- Statens Lønssystem (SLS)
- Statens Koncern System (SKS)
- Statens Koncern Betalinger (SKB)
- Danske Business Online



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Hvert år udarbejdes der budget for Havarikommissionens arbejde. Budgettet skal sikre, at Havarikommissionen udfører sine opgaver og når sine mål.

I løbet af året foretages der løbende opfølgning på budgettet og målene, så der kan nås at iværksætte korrigerende handlinger i tide.

Alle regnskabsmæssige opgaver i Havarikommissionen er forankret i sekretariatet. Havarikommissionen har indgået aftale med ØSC/Statens Administration med de deraf følgende konsekvenser for regnskabsområdet.

Ved ansvars- og kompetencefordelingen tages højde for, at der skal være en betryggende intern kontrol med de enkelte opgaver.

I det omfang statens systemer ikke understøtter godkendelse anvendes i videst muligt omfang e-mail som dokumentation for godkendelse.

Havarikommissionen betjenes af ØSC jf. kundeaftale, og ØSC varetager dermed den regnskabsmæssige registrering.

Havarikommissionens regnskabsmæssige registreringer er tilrettelagt i overensstemmelse med reglerne i regnskabsbekendtgørelsens kap. 6 og foretages i overensstemmelse med bevillingslovene og Statens Kontoplan.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03)

Tabel 6

Resultatopgørelse

	(mio. kr.)	2017	2018	2019
Note	Ordinære driftsindtægter			
	Bevilling	-14,1	-12,3	-11,6
	Salg af varer og tjenesteydelser	0	0	
	Eksternt salg af varer og tjenester	0	0	
	Internt salg af varer og tjenester	0	0	
	Tilskud til egen drift	0	0	
	Gebyrer	0	0	
	Ordinære driftsindtægter i alt	-14,1	-12,3	-11,6
	Ordinære driftsomkostninger			
	Ændring i lagre	0	0	0
	Forbrugsomkostninger			
	Husleje	0,8	1,2	1,2
	Forbrugsomkostninger i alt	0,8	1,2	1,2
	Personaleomkostninger			
	Lønninger	6,6	6,6	5,0
	Pension	1,1	1,0	1,0
	Lønrefusion	-0,1	-0,3	
	Andre personaleomkostninger	1,7	2,5	1,6
	Personaleomkostninger i alt	9,3	9,9	7,6
	Af- og nedskrivninger	0,2	0,1	0,0
	Internt køb af varer og tjenesteydelser	0,2	0,3	0,3
	Andre ordinære driftsomkostninger i alt	3,6	4,2	7,0
	Ordinære driftsomkostninger i alt	14,1	15,8	16,1
	Resultat af ordinær drift	0	3,5	4,5
	Andre driftsposter			
	Andre driftsindtægter	-0,1	-0,1	-0,1
	Andre driftsomkostninger	0	0,0	0,0
	Resultat før finansielle poster	-0,1	3,4	4,4
	Finansielle poster			
	Finansielle indtægter	0	0	0
	Finansielle omkostninger	0,02	0,4	0,03
	Resultat før ekstraordinære poster	0,02	0,4	4,4
	Ekstraordinære poster			
	Ekstraordinære indtægter	0	0	0
	Ekstraordinære omkostninger	0,04	0	0
	Årets resultat	-0,01	3,7	4,4



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Der var i 2018 budgetteret med et merforbrug på 2,9 mio. kr. i forhold til bevillingen på 12,3 mio. kr.

Tabel 7

Resultatdisponering

<i>(mio. kr.)</i>	2018
Disponeret bortfald	0
Disponeret til udbytte til statskassen	0
Disponeret til overført overskud	-3,7

3.3 Balance

Havarikommissionens balance viser Havarikommissionens aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2018.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 8

Balancen

Note	Aktiver (tusind kr.)	2017	2018	Note	Passiver (tusind kr.)	2017	2018
1	Anlægsaktiver				Egenkapital		
	Immaterielle anlægsaktiver				Reguleret egenkapital (startkapital)	-264	-264
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	0	0	Opskrivninger	0	0	
	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	0	0	Reserveret egenkapital	0	0	
	Udviklingsprojekter under opførelse	0	0	Bortfald	0	0	
	Immaterielle anlægsaktiver i alt	0	0	Udbytte til staten	0	0	
2	Materielle anlægsaktiver			Overført overskud	-7.410	-3.692	
	Grunde, arealer og bygninger	82	73	Egenkapital i alt	-7.674	-3.956	
	Infrastruktur	0	0				
	Produktionsanlæg og Maskiner	0	0	Hensatte forpligtelser	-1.853	-1.853	
	Transportmateriel	102	0				
	Inventar og IT-udstyr	39	1	Langfristede gældsforpligtelser			
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0	FF4 Langfristet gæld	-202	-83	
	Materielle anlægsaktiver i alt	223	74	Donationer	0	0	
	Finansielle anlægsaktiver			Prioritetsgæld	0	0	
	Statsforskrivning	264	264	Anden langfristet gæld	0	0	
Øvrige finansielle anlægsaktiver	0	0	Langfristede gældsforpligtelser i alt	-202	-83		
Finansielle anlægsaktiver i alt	264	264					
Anlægsaktiver i alt	487	338					
	Omsætningsaktiver			Kortfristede gældsforpligtelser			
Varebeholdninger	0	0	Leverandører af varer og tjenesteydelser	-1.211	-2.332		
Tilgodehavender	644	989	Anden kortfristet gæld	-30	20		
Periodeafgrænsningsposter	0	0	Skyldige feriepenge	-851	-851		
Værdipapirer	0	0	Reserveret bevilling	0	0		
	Likvide beholdninger		Igangværende arbejder for fremmed regning	0	0		
FF5 Uforrentet konto	8.811	10.711	Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	0	0		
FF7 Finansieringskonto	1.879	-2.984					
Andre likvider	0	0	Kortfristede gældsforpligtelser i alt	-2.092	-3.163		
Likvide beholdninger i alt	10.691	7.728					
	Omsætningsaktiver i alt	11.335	8.717	Gældsforpligtelser i alt	-2.294	-3.246	
Aktiver i alt	11.822	9.055	Passiver i alt	-11.822	-9.055		

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

3.4 Egenkapitalforklaring

Havarikommisionens egenkapital blev ultimo 2018 formindsket med årets negative resultat på 3.718 mil. kr.

Tabel 9

Egenkapitalforklaring

Egenkapital primo 2017 (tusind kr.)	2017	2018
Reguleret egenkapital primo	-264	-264
+Ændring i reguleret egenkapital	0	0
Reguleret egenkapital ultimo	-264	-264
Opskrivninger primo	0	0
+Ændring i opskrivninger	0	0
Opskrivninger	0	0
Reserveret egenkapital primo	0	0
+Ændring i reserveret egenkapital	0	0
Reserveret egenkapital, ultimo	0	0
Overført overskud primo	-7.397	-7.410
+Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
+Regulering af overført overskud	0	0
+Overført fra årets resultat	-13	3.718
-Bortfald årets resultat	0	0
-Udbytte til staten	0	0
Overført overskud ultimo	-7.410	-3.692
Egenkapital ultimo 2018	-7.674	-3.956

3.5 Likviditet og låneramme

Tabel 10

Udnyttelse af låneramme

Mio. kr.	2019
Sum af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0,1
Låneramme	1,8
Udnyttelsesgrad i pct.	4,1

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommisionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2018.

3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2018 var på 7,7 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2018 var på 7,4 mio. kr.

Tabel 11

Opfølgning på lønsumsloft

(mio. kr.)	2018
Lønsumsloft FL	7,7
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	7,7
Lønforbrug under lønsumsloft	7,4
Difference (mindreforbrug)	0,3
Akk. opsparing ult. 2017	1,6
Akk. opsparing ult. 2018	1,9

På baggrund af regnskabet for 2018 er der ultimo 2018 1,9 mio. kr. på lønsumsopsparingen, hvilket overføres til 2019.

3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommisionens bevillinger og udgifter i 2018 er i oversigtsform vist i nedenstående tabel.

Tabel 12

Bevillingsregnskab (§28.12.03)

Hoved-konti	Navn	Bevillings-type	Mio. kr.	Bevil-ling	Regn-skab	Afvi-gelse	Viderefø-relse Ulti-mo
28.12.03	Havarikommis-si-onen	Driftsbevil-ling	Udgifter	12,3	16,1	-3,7	-
			Indtæg-ter	-	-0,1	-	-3,7

Havarikommisionen havde i 2018 et forbrug (efter finansielle poster) på 16,1 mio. kr.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

4. Bilag

4.1 Noter til resultatopgørelse og balance

Hensatte forpligtigelser (Balancen)

Havarikommissionen har i 2018 ikke foretaget hensættelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Havarikommissionen har ingen immaterielle anlægsaktiver.

Tabel 14

Materielle anlægsaktiver

(tusind kr.)	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Produktionsanlæg og maskiner	Transportmateriel	IT-udstyr	Inventar	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris	1.489	0	393	974	546	68	3.470
Primokorrekationer og flytning ml. bogfø- ringskredse	0	0	0	0	0	0	0
Tilgang	0	0	0	0	0	0	0
Afgang	0	0	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31.12.2018	1.489	0	393	974	546	68	3.470
Akkumulerede afskrivninger	-1.416	0	-393	-974	-545	-68	-3.396
Akkumulerede nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2018	-1.416	0	-393	-974	-545	-68	-3.396
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2018	73	0	0	0	1	0	74
Årets afskrivninger	-8	0	0	-102	-38	0	-148
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Årets af- og nedskrivninger	-8	0	0	-102	-38	0	-148



4.2 Indtægtsdækket virksomhed

Havarikommisionen har ingen indtægtsdækket virksomhed.

4.3 Gebyrfinansieret virksomhed

Havarikommisionen har ingen gebyrfinansieret virksomhed.

4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter

Havarikommisionen har ingen tilskudsfinansierede aktiviteter.

4.5 Forelagte investeringer

Havarikommisionen har ingen forelagte investeringer.

4.6 It-omkostninger

It-omkostninger

Sammensætning	(Mio. kr.)
Interne personaleomkostninger til It (it-drift/-vedligehold/-udvikling)	0
It-systemdrift	0,5
It-vedligehold	0
It-udviklingsomkostninger	0
Udgifter til it-varer til forbrug	0,2
I alt	0,7

4.7 Supplerende bilag

Havarikommisionen har ingen supplerende bilag.