



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

# ÅRSRAPPORT



2016



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## Indholdsfortegnelse

Indledning .....	3
1. Påtegning af det samlede regnskab .....	3
2. Beretning.....	4
2.1 Præsentation af virksomheden.....	4
2.2 Ledelsesberegning .....	6
2.3 Kerneopgaver og ressourcer.....	9
2.4 Målrapportering .....	11
2.5 Forventninger til det kommende år .....	15
3. Regnskab .....	16
3.1 Anvendte regnskabspraksis.....	16
3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03) .....	18
3.3 Balance .....	19
3.4 Egenkapitalforklaring.....	21
3.5 Likviditet og låneramme .....	22
3.6 Opfølgning på lønsumsloft.....	22
3.7 Bevillingsregnskabet .....	22
4. Bilag .....	23
4.1 Noter til resultatopgørelse og balance.....	23



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Økonomistyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (Januar 2016) og Regnskabsbekendtgørelsen § 2 inkl. stk. 2 og 3.

Efter dispensation fra Moderniseringsstyrelsen aflægger Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane en mindre omfattende årsrapport jf. afsnit 1.2 i vejledningen af november 2016.

## 1. Påtegning af det samlede regnskab

Årsrapporten er aflagt i henhold til *Bekendtgørelse nr. 70 om statens regnskabsvæsen af 27. januar 2011*.

Årsrapporten omfatter hovedkonto §28.12.03 på finansloven som Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, CVR-nr. 25775910, er ansvarlig for, herunder de regnskabsmæssige forklaringer, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for 2016.

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.

Roskilde, den 13. marts 2017

København, den 14/3 2017

Chef Martin Puggaard

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Departementschef Jacob Heinsen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## 2. Beretning

### 2.1 Præsentation af virksomheden

#### Virksomhedens omfang

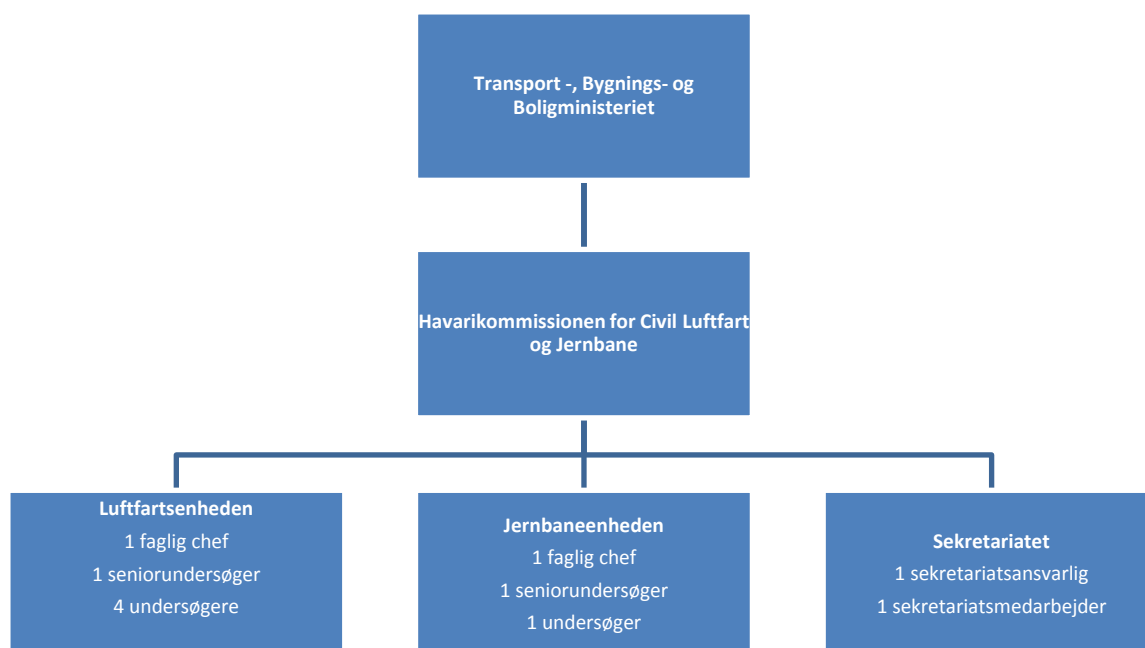
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transport-, Bygnings – og Boligministeriet.

Havarikommissionen består af 11 medarbejdere, der er organiseret i to faglige enheder og en støttefunktion: Luftfartsenheden, Jernbaneenheden samt et sekretariat.

**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 verden, 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 samspilspartner 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.

Vores kendetegn er *ærlighed, loyalitet, respekt, accept, og at alle gør en forskel.*

### Hovedopgaver

Havarikommissionens opgaver er knyttet til undersøgelser af havarier/ulykker/hændelser inden for civil luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt 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 jernbaneanrådet 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 (dvs. sikkerhedsanbefalinger) en undersøgelse må forventes at lede til.

Luftfartsenheden modtog 121 underretninger i 2016.

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

Jernbaneanheden modtog 133 underretninger samt 2 øvelsesunderretninger i 2016.

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

Efter indledende undersøgelser blev 11 af de resterende 100 underretningerne genstand for yderligere undersøgelse.

### Luftfart

Der indtraf ingen større havarier i 2016 inden for luftfartsområdet.

To af undersøgelsessagerne i 2016 optog en stor del af luftfartsenhedens ressourcer.

Den ene undersøgelse omhandlede en kommerciel flyoperation, hvor flyet begyndte sin start på startbanens banekantsmarkeringslinje i stedet for banens centerlinje (sagsnummer HCLJ510-2016-299).

Den anden undersøgelse omhandlede også en kommerciel flyoperation, hvor den ene motor stoppede umiddelbart efter start (sagsnummer HCLJ510-2016-300). Undersøgelsen af denne alvorlige hændelse fortsætter ind i 2017.

### *Peer Review af de europæiske medlemsstater*

Udover gennemførelsen af undersøgelsessager fortsatte Havarikommissionen i 2016 sit arbejde i netværket ENCASIA.

Europa-Kommissionen iværksatte i 2014 peer reviews (evaluering) af havarikommissionerne i alle medlemsstaterne. Formålet med evalueringerne er at afdække, hvorvidt og i hvilken udstrækning EU forordning 996/2010 er implementeret samt afdække mulige undersøgelsespraksisser, der kan betegnes som bedste praksisser, som med fordel kan deles på tværs af de europæiske havarikommissioner på kommende workshops. Selve peer reviews og workshops arrangeres af netværket ENCASIA

Den danske havarikommission er en del af ENCASIA, og Havarikommissionen har siden 2012 haft opgaven med at koordinere og arrangere træningen af de undersøgere, der foretager peer reviews for ENCASIA samt koordinering af logistikken i forbindelse med selve peer reviews af de europæiske havarikommissioner.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

I 2016 bidrog Havarikommissionens luftfartsenhed også med en luftfartsundersøger, som koordinerede og udførte peer reviews i tre medlemsstater.

### *Droner*

Havarikommissionen har i 2016 blandt andet beskæftiget sig med droner. Havarikommissionens interesse for droner i 2016 kom af to årsager. Den ene årsag er, at droner kan anvendes til en effektiv og tidsbesparende registrering af spor i forbindelse med kommissionens undersøgelser på både luftfarts- og jernbaneområdet. Anvendelsen af droner til denne opgave forventes på sigt at halvere kommissionens tidsforbrug forhold til den traditionelle registrering. Havarikommissionen fik i 2016 godkendt sin driftshåndbog for droneoperationer i forbindelse med undersøgelser af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Havarikommissionen anskaffede sig to droner til dette formål, og fire undersøgere er blevet uddannet som dronepiloter.

Den anden årsag til interessen er en kommende ændring af EU forordning 996/2010, som vil forpligte Havarikommissionen til at undersøge bestemte typer af ulykker, flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med droner. Implementeringen af droner i Havarikommissionen har samtidig givet de fire undersøgere et indgående kendskab til dronesystemer og operationen af disse, samt indblik i de udfordringer som droneoperationer indeholder.

### **Jernbane**

Der indtraf ingen større alvorlige ulykker på jernbaneområdet, men der indtraf tre alvorlige jernbaneulykker i 2016 inden for jernbaneområdet.

Den ene undersøgelse omhandlede en påkørselsulykke (sagsnummer HCLJ611-2016-242), hvor en person blev dræbt i forbindelse med krydsning af perronovergang.

Den anden undersøgelse omhandlede afsporing (sagsnummer HCLJ610-2016-25), hvor en jernbanemedarbejder blev dræbt.

Den tredje undersøgelse omhandlede påkørselsulykke (sagsnummer HCLJ611-2016-252), hvor en cyklist blev dræbt i en overkørsel.

De tre undersøgelser af ulykkerne forsættes i 2017.

### *Nedbringelse af antallet af åbne undersøgelsessager på jernbaneområdet*

I 2015 udviklede og implementerede jernbaneenheden et klassifikationsskema, en risikovurderingsmatrix og et indstillingsskema, som del af enhedens interne procedurer og vejledninger. Formålet var, at skemaerne skulle medvirke til en ensartet klassificering, samt til at kortlægge hvilken sikkerhedsmæssig effekt en undersøgelse kan forventes at medføre, blandt andet i form af den sikkerhedsmæssige læring.

I 2016 blev underretninger håndteret ud fra procedurerne og vejledningerne, og indkommende og igangværende sager blev løbende prioriteret i forhold til disse.

I løbet af 2016 gennemførte jernbaneenheden en del undersøgelser på henholdsvis uhelds- og hændelsessteder. Især tre undersøgelser, hvor der opstod tilskadekomst ved indstigning, optog en del af enhedens ressourcer.

Jernbaneenheden fik, som resultat af de interne procedurer og vejledninger, men også ud fra en fokuseret indsats igennem 2016, både håndteret nye sager effektivt og afsluttet igangværende sager fra tidligere år. Ved udgangen af 2016 havde jernbaneenheden reduceret antallet



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

af igangværende sager til under 10 og ingen af de igangværende sager var mere end 12 måneder gamle.

## 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 2016 på 13,4 mio. kr. samt en tillægsbevilling på 1,9 mio. kr. tildelt i forbindelse med udflytning af statslige arbejdspladser (Bedre Balance). Havarikommissionen havde derved en samlet bevilling for 2016 på i alt 15,3 mio. kr.

Havarikommissionen havde i 2016 et nettoforbrug (efter finansielle poster) på 12,5 mio. kr. Årets resultat blev dermed et mindre forbrug på 2,8 mio. kr. i forhold til grundbudgettet (inkl. tillægsbevillingen) på 15,3 mio. kr.

Årsag til mindre forbruget skyldes tildelingen af tillægsbevillingen til brug for udflytningen, som ikke blev brugt i 2016. Bevillingen forventes forbrugt i 2017. Derudover har der ikke været udgifter til havarier udover, hvad der har været afsat på grundbudgettet.

<b>Tabel 1</b>			
<b>Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal</b>			
(mio. kr.)	2015	2016	2017
<b>Resultatopgørelse</b>			
Ordinære driftsindtægter	-13,5	-15,3	-14,1
Ordinære driftsomkostninger	12,8	12,4	15,5
Resultat af ordinære drift	0,7	-2,9	1,4
Resultat før finansielle poster	0,7	-2,9	1,4
Årets resultat	0,7	-2,8	1,4
<b>Balance</b>			
Anlægsaktiver i alt	0,6	0,4	0,4
Omsætningsaktiver	0,6	0,6	0,6
Egenkapital	-4,8	-7,7	-6,3
Langfristet gæld	-0,7	-0,5	-0,4
Kortfristet gæld	-2,4	-1,9	-1,9
<b>Finansielle nøgletal</b>			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	35,3	21,4	11,1
Bevillingsandel	100	100	100
<b>Udvalgte KPI'er</b>			
Overholdelse af betalingsfrister	98,4	93,4	
<b>Personaleoplysninger</b>			





# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Antal årsværk (ultimo)	10,9	10,3	11
Årsværkspris	0,8	0,8	0,8

**Tabel 2**

## Havarikommissionens hovedkonto: §28.12.03

		Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
<b>I alt</b>	<b>Udgifter</b>	<b>13,4</b>	<b>1,9</b>	<b>15,3</b>	<b>12,5</b>	<b>7,4</b>
	<b>Indtægter</b>	-	-	-	-	-

### 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.

Havarikommissionens jernbaneenhed bestod i 2016 af tre undersøgelsesårsværk, luftfartsenheden af seks årsværk og sekretariatet af to årsværk. Sekretariatet har i 2016 været bemandede af 1 sekretariatsansvarlig, dele af året en student, der senere blev fastansat i en tidsbegrænset stilling, samt en sekretariatsmedarbejder der blev fritstillet som led i en fratrædelsesordning, og fratrådte sin stilling ultimo august 2016. Sekretariatet har derved haft dobbelte lønudgifter i en længere periode af 2016.

I 2016 var der overensstemmelse mellem Havarikommissionens bemanning og opgaver.



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

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.

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, jævnfør ICAO Annex 13 og EU's jernbanesikkerhedsdirektiv, kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af anden stats undersøgelsesmyndighed.

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.

## 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.

**Tabel 3**

### Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

Opgave (mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
Generel ledelse og administration, hjælpefunktioner	8,2	0	5	3,2
Undersøgelser m.v. Luftfart	4,4	0	5	-0,6
Undersøgelser m.v. Jernbane	2,7	0	2,5	0,2



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

I alt	15,3	0	12,5	2,8
-------	------	---	------	-----

## 2.4 Målrapportering

I 2016 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: "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 tidshorizont 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
2016	Over 90 %	Over 90 %	75 - 90 %	75 - 90 %	Under 75 %	Under 75 %

## 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.	90,91 %	Fuld opfyldelse
Jernbane	Andelen af rapporter og redegørelser, der er offentliggjorte inden for 12 mdr. efter dato for havariet/ulykken/hændelsen.	90,91 %	Fuld opfyldelse



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### Uddybende analyser og vurderinger

Procentdel af rapporter der opfylder mål om rapportering indenfor 12 måneder.	Offentliggjorte redegørelser / rapporter indenfor 12 mdr.	
	Afsluttede sager i 2016	
Luftfart	30	90,91 %
	33	
Jernbane	10	90,91 %
	11	
Samlet	40	90,91 %
	44	

For luftfartsenhedens vedkommende blev resultatet af offentliggjorte redegørelser/rapporter på under 12 måneder på 90,91%, hvorved luftfartsenheden opnåede fuld opfyldelse af resultatkravet.

For Jernbaneenheden blev resultatkravet, med ligeledes 90,91 % 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.

### 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>
2016	Auditering og vurdering af én faglig enhed <sup>1</sup> med tilfredsstillende resultat.	Auditering og vurdering af én faglig enhed med væsentlige bemærkninger.	Auditering og vurdering af én faglig enhed med betydelige bemærkninger.

### Uddybende analyser og vurderinger

Ifølge planen for gennemførelse af peer reviews skulle den danske havarikommissions luftfartsenhed først have været genstand for et peer review i 2016. Men af forskellige årsager blev to medlemsstater forhindret i afviklingen af deres peer review, hvorefter den danske havari-

<sup>1</sup> Faglig enhed dækker over enten luftfarts- eller jernbaneenheden



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

kommission indvilligede i at modtage ENCASIA peer review i oktober måned 2015 i stedet for i 2016.

Det gennemførte peer review afdækkede fire praksisser, som ENCASIA ønsker delt på tværs af de andre europæiske kommissioner samt et forhold vedrørende undersøgelse af katastrofeliggende havarier med større kommercielle luftfartøjer. Luftfartsenheden har alle politikker, procedurer og vejledninger for håndtering af sådanne havarier på plads. Da der ikke har været havarier af den karakter i Danmark i mange år, anbefalede ENCASIA, at luftfartsenheden deltager i kommende internationale havarier for at opretholde sin erfaring på dette område. Havarikommissionen vil følge anbefalingen, og over de kommende år vil Havarikommissionen arbejde med udvikling af undersøgernes kompetence inden for det område.

Resultatet af det gennemførte peer review vurderes som meget tilfredsstillende, og dermed er målet fuldt opfyldt.

Da mål- og resultatplanen blev indgået ultimo 2014, havde ERA ikke vedtaget den præcise udformning af de forestående auditeringer/vurderinger af Havarikommissionerne. I 2016 besluttede ERA, at gennemføre auditeringer/vurderinger som peer reviews, og at de udføres ud fra samme udformning som ENCASIA peer reviews.

I 2016 varslede ICAO et audit af luftfartsenheden ultimo 2016. Dette audit blev senere i 2016 udskudt til ultimo 2018.

## Kommunikationsstrategi

I mål- og resultatplanen er det beskrevet, at: *"for at imødekomme de stigende Havarikommissionens udarbejdes og implementeres en kommunikationsstrategi, som skal underbygge åbenhed om Havarikommissionens metodikker og resultater. Samt være med til at sikre en bedre forståelse i offentligheden af Havarikommissionens rolle som værende en sikkerhedsundersøgelsesorganisation, der forebygger havarier og ulykker og ikke placerer skyld eller ansvar."*

Mål	Udarbejde og implementere en kommunikationsstrategi		
Målemetode	Hvor stor andel af kommunikationsstrategien er udarbejdet og implementeret.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2016	100 %	90 - 100 %	Under 90 %

Havarikommissionens hjemmeside er igennem publicering af en del af kommunikationsstrategien for at tydeliggøre havarikommissionens håndtering og prioritering af mediernes henvendelser.

## Målrapportering 2. del: Kommunikationsstrategi

Havarikommissionen havde som mål i 2015, at udarbejde og implementere en kommunikationsstrategi, der skulle medvirke til åbenhed om Havarikommissionens virke og rolle.

I 2015 lavede Havarikommissionen en offentlig tilgængelig beskrivelse af kommissionens politik for håndtering af medierne samt en corporate story for Havarikommissionen.

I 2016 blev der udarbejdet en procedure for håndtering af medier samt en beskrivelse af de interne roller i forbindelse med kommunikation ved større havarier og ulykker.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Dermed vurderes målet fuldt opfyldt.

### Undersøgeshåndbog, metodikker og processer

I mål- og resultatplanen er det beskrevet, at: *”for at underbygge effektive og strukturerede undersøgelser med høj faglighed og kvalitet skal Havarikommissionens undersøgeshåndbog revideres og opdateres i henhold til internationale standardiserede metodikker, procedurer og processer. Håndbogen består af fem hovedkapitler, og der måles på, hvor stor en andel af håndbogen som er færdigopdateret og implementeret.”*

Mål	Revidere og opdatere undersøgeshåndbog		
Målemetode	Hvor stor andel af undersøgeshåndbogen er opdateret og operationel.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2016	100 %	90 – 100 %	Under 90 %

### Målrapportering 3. del: Undersøgeshåndbog, metodikker og processor

Havarikommissionen havde først dette mål som en del af målene for 2016, men i forbindelse med accepten af peer review af luftfartsenheden i 2015 var det nødvendigt at revidere luftfartsenhedens elektroniske undersøgeshåndbog inden selve evalueringen. Det betød, at processen med opdateringen af luftfartsenhedens elektroniske undersøgeshåndbog måtte fremskyndes, hvorved luftfartsenhedens del af den elektroniske undersøgeshåndbog blev færdig i 2015.

Det var meningen, at begge enheders elektroniske håndbøger skulle samles i samme IT-manualprogram i løbet af 2016. Størstedelen af luftfartsenhedens procedurer, vejledninger, tjeklister og vejledende materialer blev overført fra kommissionens fælles netværksdrev. I den sidste del af processen opstod der en teknisk fejl i manualprogrammet, som er søgt løst. Ultimo 2016 var problemet er ikke afhjulpet fuldt ud, hvilket har afledt to konsekvenser. Den første konsekvens er, at målet ikke blev opfyldt, da mindre end 90 % af de eksisterende procedurer og vejledninger er opdateret og overført til det nye system. Den anden konsekvens er, at Havarikommissionen har to udgaver af den elektroniske håndbog, den udgave der findes på det fælles netværksdrev og den delvise udgave i manualprogrammet. Begge versioner vil løbende blive holdt opdateret, indtil problemet er løst.



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

### 2.5 Forventninger til det kommende år

En af Havarikommisionens større udfordringer i 2017 bliver udflytning fra Roskilde til Ringsted, som er del af regeringens plan for udflytning af statslige arbejdspladser, uden at det påvirker Havarikommisionens effektive gennemførelse af sine undersøgelser i en periode. Derfor bliver planlægningen af den fysiske udflytning essentiel i en bestræbelse på at minimere perioden.

Arbejdet med sammenlægningen af den elektroniske undersøgelseshåndbog forventes færdiggjort inden udgangen af 2017. Fokus vil være optimering af denne samtidig med, at det sikres, at internationale standarder og rekommandationer for undersøgelsesmetodikker, procedurer og processer overholdes.

#### Tabel 5

##### Forventninger til det kommende år.

	Regnskab 2016	Grundbudget 2017
Bevilling og øvrige indtægter	-15,3	-14,1
Udgifter	12,5	15,5
<b>Resultat</b>	<b>-2,8</b>	<b>1,4</b>

Havarikommisionens 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 Havarikommisionen 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

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. 70 om statens regnskabsvæsen om statens regnskabsvæsen af 27. januar 2011 (Regnskabsbekendtgørelsen). Endvidere er Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (november 2016) 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 1-4 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
- låner eller udlåner ikke personale
- 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 Økonomistyrelsen leverede og administrerede IT-systemer:

- IndFak2
- RejsUd
- Navision
- LDV
- Statens Lønssystem (SLS)
- Statens Koncern System (SKS)
- Statens Koncern Betalinger (SKB)





## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

- Danske Business Online

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.)	2015	2016	2017
No- te	<b>Ordinære driftsindtægter</b>			
	Bevilling	-13,5	-15,3	-14,1
	<b>Indtægtsført bevilling i alt</b>	<b>-13,5</b>	<b>-15,3</b>	<b>-14,1</b>
	Salg af varer og tjenesteydelser	0	0	
	Tilskud til egen drift	0	0	
	Gebyrer	0	0	
	<b>Ordinære driftsindtægter i alt</b>	<b>-13,5</b>	<b>-15,3</b>	<b>-14,1</b>
	<b>Ordinære driftsomkostninger</b>			
	Ændring i lagre	0	0	0
	Forbrugsomkostninger			
	Husleje	0,8	0,8	1,2
	<b>Forbrugsomkostninger i alt</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>
	Personaleomkostninger			
	Lønninger	7,4	7,8	7,6
	Andre personaleomkostninger	0	0	0
	Pension	1,3	1,3	1,4
	Lønrefusion	-0,1	-0,1	-0
	<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>8,6</b>	<b>8,9</b>	<b>9,0</b>
	Af- og nedskrivninger	0,3	0,3	0,2
	Andre ordinære driftsomkostninger i alt	3,1	2,4	5,1
<b>Ordinære driftsomkostninger i alt</b>	<b>12,8</b>	<b>12,4</b>	<b>15,5</b>	
<b>Resultat af ordinær drift</b>	<b>-0,7</b>	<b>-2,9</b>	<b>1,3</b>	
<b>Andre driftsposter</b>				
Andre driftsindtægter	0	0	0	
Andre driftsomkostninger	0	0	0	
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-0,7</b>	<b>-2,9</b>	<b>1,3</b>	
<b>Finansielle poster</b>				
Finansielle indtægter	0	0		
Finansielle omkostninger	0,04	0,03	0,05	
<b>Resultat før ekstraordinære poster</b>	<b>-0,7</b>	<b>-2,8*</b>	<b>1,3</b>	
<b>Ekstraordinære poster</b>				
Ekstraordinære indtægter	0	0	0	
Ekstraordinære omkostninger	0	0	0	
<b>Årets resultat</b>	<b>-0,7</b>	<b>-2,8*</b>	<b>1,4</b>	

\*Der kan forekomme afrundingsdifferencer



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Der var i 2016 budgetteret med et forbrug, der var svarende til bevillingen.

## Tabel 7

### Resultatdisponering

	2016
<i>(mio. kr.)</i>	
Disponeret bortfald	0
Disponeret til udbytte til statskassen	0
Disponeret til overført overskud	2,8

### 3.3 Balance

Havarikommissionens balance viser Havarikommissionens aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2016.



# Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 8

## Balancen

Note	Aktiver (tusind kr.)	2015	2016
1	<b>Anlægsaktiver</b>		
	<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>		
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	0	0
	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	0	0
	Udviklingsprojekter under opførelse	0	0
	<b>Immaterielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2	<b>Materielle anlægsaktiver</b>		
	Grunde, arealer og bygninger	0	0
	Infrastruktur	0	0
	Produktionsanlæg og maskiner	0	0
	Transportmateriel	492	297
	Inventar og IT-udstyr	144	88
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0
	<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>636</b>	<b>385</b>
	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>		
	Statsforskrivning	264	264
Øvrige finansielle anlægsaktiver	0	0	
	<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>264</b>	<b>264</b>
	<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>900</b>	<b>649</b>
	<b>Omsætningsaktiver</b>		
	Varebeholdninger	0	0
	Tilgodehavender	618	533
	Periodeafgrænsningsposter	0	105
	Værdipapirer	0	0
	<b>Likvide beholdninger</b>		
	FF5 Uforrentet konto	1.460	6.458
	FF7 Finansieringskonto	5.013	2.501
	Andre likvider	-2	0
	<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>6.471</b>	<b>8.959</b>
	<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>7.089</b>	<b>9.597</b>
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>7.989</b>	<b>10.246</b>

Note	Passiver (tusind kr.)	2015	2016
	<b>Egenkapital</b>		
	Reguleret egenkapital (startkapital)	-264	-264
	Opskrivninger	0	0
	Reserveret egenkapital	0	0
	Bortfald af årets resultat	0	0
	Udbytte til staten	0	0
	Overført overskud	-4.547	-7.397
	<b>Egenkapital i alt</b>	<b>-4.811</b>	<b>-7.661</b>
	<b>Hensatte forpligtelser</b>	<b>-150</b>	<b>-150</b>
	<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		
	FF4 Langfristet gæld	-651	-532
	Donationer	0	0
	Prioritetsgæld	0	0
	Anden langfristet gæld	0	0
	<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-651</b>	<b>-532</b>
	<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	-1.024	-733
	Anden kortfristet gæld	-10	-69
	Skyldige feriepenge	-1.343	-1.239
	Reserveret bevilling	0	0
	Igangværende arbejder for fremmed regning	0	0
	Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	0	0
	<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-2.377</b>	<b>-1.903</b>
	<b>Gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-3.028</b>	<b>-2.435</b>
	<b>Passiver i alt</b>	<b>-7.989</b>	<b>10.246</b>



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### 3.4 Egenkapitalforklaring

Havarikommissionens egenkapital blev ultimo 2016 forøget med årets positive resultat på 2,8 mio. kr.

Det positive resultat blev skabt ved en besparelse på driften samt uforbrugte midler fra til-lægsbevillingen svarende til 1,9 mio. kr.

**Tabel 9**

#### Egenkapitalforklaring

<b>Egenkapital primo 2016 (tusind kr.)</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Reguleret egenkapital primo	-264	-264
Ændring i reguleret egenkapital	0	0
<b>Startkapital, ultimo</b>	<b>-264</b>	<b>-264</b>
Opskrivninger primo	0	0
Ændring i opskrivninger	0	0
<b>Opskrivninger, ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Reserveret egenkapital primo	0	0
Ændring i reserveret egenkapital	0	0
<b>Reserveret egenkapital, ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Overført overskud primo	-3.861	-4.547
Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
Regulering af overført overskud	0	0
Overført fra årets resultat	-686	-2.850
Bortfald årets resultat	0	0
Udbytte til staten	0	0
<b>Overført overskud, ultimo</b>	<b>-4.547</b>	<b>-7.397</b>
<b>Egenkapital, ultimo</b>	<b>-4.811</b>	<b>-7.661</b>



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### 3.5 Likviditet og låneramme

Tabel 10

#### Udnyttelse af låneramme

(tusind kr.)	2016
Sum af aktiver pr. 31. december 2016	385
Låneramme på FL10	1.800
Udnyttelsesgrad i pct.	21,4

#### Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommissionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2016.

### 3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2016 var på 9,0 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2016 var på 8,9 mio. kr., jfr. Resultatopgørelse.

Tabel 11

#### Lønsumsloft

(mio. kr.)	2016
Lønsumsloft FL	9,0
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	9,0
Lønforbrug under lønsumsloft	8,9
<b>Difference (mindre forbrug)</b>	<b>0,1</b>
Akk. opsparing ult. 2015	1,5
<b>Akk. opsparing ult. 2016</b>	<b>1,6</b>

På baggrund af regnskabet for 2016 er der ultimo 2016 1,6 mio. kr. på lønsumsopsparingen, hvilket overføres til 2017.

### 3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommissionens bevillinger og udgifter i 2016 er i oversigtsform vist i nedenstående tabel.



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

**Tabel 12**

## **Bevillingsregnskab (§28.12.03)**

Hovedkonti	Navn	Bevillingstype	Mio. kr.	Bevilling	Regnskab
28.12.03	Havarikommissionen	Drifts- og til-lægsbevilling	Udgifter	15,3	12,5
			Indtægter	-	-

Havarikommissionen havde i 2016 et forbrug (efter finansielle poster) på 12,5 mio. kr.

## **4. Bilag**

### **4.1 Noter til resultatopgørelse og balance**

*Hensatte forpligtigelser (Balancen)*

Havarikommissionen i 2016 ikke foretaget hensættelser.

#### **Immaterielle anlægsaktiver**

Havarikommissionen har ingen immaterielle anlægsaktiver.



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## Materielle anlægsaktiver

(tusind kr.)	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Produktionsanlæg og maskiner	Transportmateriel	Inventar og IT-udstyr	Materielle anlægsaktiver i alt
Primobeholdning	1.407	0	393	974	1.248	4.021
Opskrivning	0	0	0	0	0	0
Tilgang	0	0	0	0	78	78
Afgang	0	0	0	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31.12.2016</b>	<b>1.407</b>	<b>0</b>	<b>393</b>	<b>974</b>	<b>1.326</b>	<b>4.100</b>
Akkumulerede afskrivninger	-1.407	0	-393	-677	-1.238	-3.715
Akkumulerede nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
<b>Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2015</b>	<b>-1.407</b>	<b>0</b>	<b>-393</b>	<b>-677</b>	<b>-1.238</b>	<b>-3.715</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2016</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>297</b>	<b>88</b>	<b>385</b>
Årets afskrivninger	0	0	0	-195	-134	-329
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
<b>Årets af- og nedskrivninger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-195</b>	<b>-134</b>	<b>-329</b>
Afskrivningsperiode/år	0 år	0 år	0 år	3 år	2 år	5 år