



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

ÅRSRAPPORT



2015



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	14
3. Regnskab	15
3.1 Anvendte regnskabspraksis.....	15
3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03)	17
3.3 Balance	18
3.4 Egenkapitalforklaring.....	20
3.5 Likviditet og låneramme	20
3.6 Opfølgning på lønsumsloft.....	21
3.7 Bevillingsregnskabet	21
4. Bilag	22
4.1 Noter til resultatopgørelse og balance.....	22



Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Moderniseringsstyrelsens "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 I.2 i vejledningen.

1. Påtegning af det samlede regnskab

Årsrapporten er aflagt i henhold til *Bekendtgørelse nr. 70 om statens regnskabsvæsen*.

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 2015.

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.
4. 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 1/3-2016

Martin Puggaard

Chef

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

København, den 9/3 2016

Jacob Heinsen

Departementschef

Transport- og Bygningsministeriet



2. Beretning

2.1 Præsentation af virksomheden

Virksomhedens omfang

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (herefter benævnt Havarikommissionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transport- og Bygningsministeriet.

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

Ledelsen består af cheferne for de 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 omverdenen, hvorfor vi gør, som vi gør, 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 vore undersøgelser.

Værdierne indikerer de forventninger, omverdenen kan have til Havarikommissionen, og de kendetegn, der tegner Havarikommissionens interne linjer som arbejdsplads og kollegaerne imellem.

Missionen

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser fremsætte rekommandationer med henblik på at *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 tidshorison, 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 og være et sted, hvor faglighed udfordres og mellem menneskelige 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 undersøgelse af havarier/ulykker/hændelser inden for civil luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt rekommandationer 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.



2.2 Ledelsesberegning

Indberetninger til Havarikommissionen

Ved modtagelse af indberetninger om havarier foretager Havarikommissionen en indledende undersøgelse som har to formål: at afdække, hvorvidt det indberettede hører under kommissionens undersøgelsesforpligtigelse, samt hvilke sikkerhedsmæssige erfaringer (dvs. anbefalinger eller rekommandationer) en undersøgelse må forventes at lede til.

Luftfartsenheden modtog 102 indberetninger i 2015.

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

Jernbaneenheden modtog 133 indberetninger i 2015.

Efter indledende undersøgelser blev 8 af indberetningerne genstand for yderligere undersøgelse.

Luftfart

Inden for luftfartsområdet har der i 2015 ikke været nogen havarier af større karakter. Dog har de store sager fra 2014 været ressourcekrævende også i 2015.

Peer review af luftfartsenheden

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 evalueringerne (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. I 2015 bidrog Havarikommissionens luftfartsenhed også med dele af peer review-træningen.

Ifølge planen for gennemførelse af peer reviews skulle den danske havarikommissionens 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 havarikommission indvilligede i at fremskyde peer review til oktober måned 2015. Det betød samtidig, at processen med opdateringen af luftfartsenhedens undersøgelseshåndbog måtte fremskyndes.

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, anbefales det af 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.



Jernbane

I 2015 ledte 10 af indberetningerne på jernbaneanrådet til, at Havarikommissionen gennemførte undersøgelser på ulykkes-/hændelses-stedet for indberetningerne. Ikke alle de gennemførte undersøgelser på ulykkes-/hændelses-stedet blev genstand for yderligere undersøgelser, da resultatet af de indledende undersøgelser viste, at de enten lå uden for undersøgelsesforpligtelsen, eller den sikkerhedsmæssige læring var begrænset, eller en kombination af begge.

Jernbaneenheden arbejdede i 2015 desuden med flere undersøgelsessager, hvoraf særligt tre optog en del af enhedens ressourcer.

Den ene var en ulykke i januar 2015, hvor en person blev ramt af toget i en overkørsel og omkom.

Den anden indtraf i september 2014, hvor et tog afsporede under indkørsel til Horsens station.

Den tredje undersøgelsessag blev initieret af en hændelse med røg- og brandudvikling i et ER-togsæt. Under den indledende undersøgelse blev det afdækket, at der tidligere havde været et antal tilfælde med lignende faktorer forud for den hændelse som initierede undersøgelsen. Normalt tager Havarikommissionens undersøgelser udgangspunkt i en enkelt hændelse eller ulykke, men denne undersøgelse tog form af en temalignende undersøgelse, der kom til at omfatte 35 hændelser i perioden 2012-2014.

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 2015 på 13,6 mio. kr., og der var ikke tillægsbevillinger i finansåret. Desuden fik Havarikommissionen en dispositionsbegrænsning på -0,1 mio. kr. på lønsummen, hvorefter bevilling i alt blev 13,5 mio. kr.

Havarikommissionen havde i 2015 et nettoforbrug (efter finansielle poster) på 12,8 mio. kr.

Årets resultat blev dermed et mindre forbrug på 0,7 mio. kr. i forhold til grundbudgettet (minus dispositionsbevilling) på 13,5 mio. kr.

Årsag til mindre forbruget skyldes fratrædelse af en medarbejder og en medarbejders orlov medio 2015, hvilket har givet en besparelse på lønnen. Derudover har der ikke været udgifter til havarier udover, hvad der har været afsat på grundbudgettet. Nogle fælles kurser for hele Havarikommissionen er blevet udsat til 2016, hvilket også giver en væsentlig besparelse på driften ift. grundbudgettet.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal			
(mio. kr.)	2013	2014	2015
Resultatopgørelse			
Ordinære driftsindtægter	-13,7	-13,7	-13,5
Ordinære driftsomkostninger	14,5	13,3	12,8
Resultat af ordinære drift	0,8	-0,4	0,7
Resultat før finansielle poster	0,6	-0,4	0,7
Årets resultat	0,6	-0,3	0,7
Balance			
Anlægsaktiver i alt	1,3	0,8	0,6
Omsætningsaktiver	5,5	0,6	0,6
Egenkapital	3,8	-4,1	-4,8
Langfristet gæld	1,1	-0,8	-0,7
Kortfristet gæld	1,8	-2,0	-2,4
Finansielle nøgletal			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	60,1	42,8	35,3
Bevillingsandel	100	100	100
Udvalgte KPI'er			
Karakter for udgiftsopfølgningen			
Overholdelse af betalingsfrister (%)	97,2	98	98,4
Personaleoplysninger			
Antal årsværk (ultimo)	12,4	10,9	10,3
Årsværkspris	0,8	0,8	0,8

Havarikommissionens hovedkonto: §28.12.03

		Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
I alt	Udgifter	13,6	-0,1	13,5	12,8	4,5
	Indtægter	-	-	-	-	-



2.3 Kerneopgaver og ressourcer

Havarikommissionen er en uafhængig statslig organisation under Transport- og Bygningsministeriet.

Havarikommissionens opgaver er knyttet til undersøgelse af havarier/ulykker/hændelser inden for civil luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt rekommandationer 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 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 2015 af tre undersøgelsesårsværk. Luftfartsenheden bestod af seks årsværk. Sekretariatet bestod af to årsværk, og sekretariatet var berørt af orlov i et halvt år af 2015. Primo september 2015 ansatte Havarikommissionen en studentermedhjælper på 15 timer/uge, der skal hjælpe med håndbøger og diverse tastearbejde.

I 2015 var der dermed overensstemmelse mellem Havarikommissionens bemanning og opgaver.

Havarikommissionen er med til at sikre, at dansk transport inden for luftfart og jernbane og 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. august 2013) og lov om jernbane (lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015).

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser af havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart fremsætte rekommandationer og anbefalinger med henblik på at forebygge lignende havarier, ulykker og hændelser og derigennem højne sikkerheden.

Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse omfatter 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.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

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 de rene undersøgelsesaktiviteter i hhv. luftfart og jernbane udskilt, mens øvrige omkostninger til ejendom, IT, ledelse, administration, hjælpefunktioner mv. udgør én samlet og dermed dominerende post.

Manglende overensstemmelse mellem FL15 og nedenstående er et resultat af, at der er anvendt en mere korrekt fordeling mellem hovedformål, som vil blive anvendt fremadrettet.

Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

Opgave (mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
Generel ledelse og administration, hjælpefunktioner	7,9	0	5,7	2,2
Undersøgelser m.v. Luftfart	3,7	0	4,7	-1,0
Undersøgelser m.v. Jernbane	1,9	0	2,4	-0,5
I alt	13,5	0	12,8	0,7



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

2.4 Målrapportering

I 2015 var Havarikommissionen omfattet af "Mål- og resultatplan 2015-2018" mellem Havarikommissionen og Transport- og Bygningsministeriets departement.

Effektiv gennemførelse af undersøgelser

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. Kravet til fuld opfyldelse er lavere i 2015 og 2016, da Havarikommissionen prioriterer at allokerer en del af sine ressourcer til at revidere og opdatere den nuværende undersøgelsehåndbog. Revisionen og opdateringen forventes at belaste jernbaneanheden mere end luftfartsenheden, da jernbaneanhedens tre årsværk skal håndtere enhedens rådighedstjeneste samtidig med revidering og implementering af de nye metodikker, procedurer og processer, mens luftfartsenheden allerede arbejder med metodikkerne.

Mål	Leverer undersøgelsesresultater inden for en tidshorisont på 12 måneder					
Målemetode	Måling af andelen af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter havari-er/ulykker er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.					
	Fuld opfyldelse		Delvis opfyldelse		Ingen opfyldelse	
	Luftfartsen- hed	Jernbanean- hed	Luftfartsen- hed	Jernbanean- hed	Luftfartsen- hed	Jernbanean- hed
2015	Over 90 %	Over 85 %	75 – 90 %	70 – 85 %	Under 75 %	Under 70 %

Målrapportering 1 del: Effektiv gennemførelse af undersøgelser

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.	80,00 %	Delvis 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 2015



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Luftfart	20	90,91 %
	22	
Jernbane	8	80,00 %
	10	
Samlet	26	85,45 %
	32	

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 delvist opfyldt, da enhedens resultat blev, at 80 % af redegørelserne/rapporterne blev offentliggjort indenfor 12 måneder regnet fra tidspunktet, hvor hændelsen indtraf. Medvirkende årsager til det opnåede resultat var blandt andre en ændret metodisk tilgang til undersøgelser og det forhold, at tre undersøgelsessager blev mere ressourcetrækkende end forventet. Det forventes, at den ændrede metodiske tilgang fremadrettet vil medføre en mere effektiv undersøgelsesproces, der vil medvirke til indfrielse af målet om offentliggørelse inden for 12 måneder.

Høj faglighed og kvalitet

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. ENCASIA og ERA vil i de kommende år foretage auditeringer og evalueringer af de europæiske havarikommissioner. Havarikommissionen har aftalt med henholdsvis ENCASIA og ERA, at de foretager en auditering eller en evaluering af Havarikommissionen i 2016 og 2017, da Havarikommissionen ønsker at fremskynde en uvildig vurdering af Havarikommissionens efterlevelse af internationale standarder og rekommandationer for luftfarts- og jernbaneundersøgelser umiddelbart efter en revidering og opdatering af håndbogen.

Kommunikationsstrategi

Offentlighedens interesse for Havarikommissionens arbejde afspejler sig i et stigende antal henvendelser fra pressen og øvrige medier. Dette aspekt skal Havarikommissionen forholde sig til strategisk og kompetencemæssigt, både i forhold til menneskelige ressourcer samt til den hastige udvikling inden for de sociale medier. Havarikommissionen vil derfor udarbejde og implementere en kommunikationsstrategi, hvor kommunikation anvendes som et strategisk værktøj, der skal underbygge åbenhed om Havarikommissionens metodikker og resultater. Samtidig skal kommunikationsstrategien være med til at sikre en bedre forståelse i offentligheden af Havarikommissionens rolle som værende en sikkerhedsundersøgellesorganisation, der forebygger havarier og ulykker og ikke placerer skyld eller ansvar.

For at imødekomme den stigende interesse for Havarikommissionen udarbejdes og implementeres der 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 sikkerhedsundersøgellesorganisation, der forebygger havarier og ulykker og ikke placerer skyld eller ansvar.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

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>
2015	100 %	90 – 100 %	Under 90 %

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

Målrapporing 2. del: Kommunikationsstrategi

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

Havarikommisionen fik lavet en offentlig tilgængelig beskrivelse af kommissionens politik for håndtering af medierne samt en corporate story for Havarikommisionen. Begge er del af den samlede kommunikationsstrategi. Men en fuld kommunikationsstrategi og implementering af denne opnåede kommissionen ikke, og målet er dermed ikke opfyldt.

Uddybende analyser og vurderinger

Ved at acceptere en fremskyndelse af peer review og de afledte aktiviteter, måtte Havarikommisionen omprioritere dette mål således, at det bliver en del af målsætningen for 2016. Ved omprioriteringen accepteredes det også, at målet ikke blev opfyldt.

Undersøgelseshåndbog, metodikker og processer

For at underbygge effektive og strukturerede undersøgelser med høj faglighed og kvalitet skal Havarikommisionens undersøgelseshåndbog 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 undersøgelseshåndbog		
Målemetode	Hvor stor andel af undersøgelseshåndbogen er opdateret og operationel.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2016	100 %	90 – 100 %	Under 90 %

Målrapporing 3. del: Undersøgelseshåndbog, metodikker og processer

Havarikommisionen havde først dette mål som en del af målene for 2016, men i forbindelse med fremskyndelsen af peer review af luftfartsenheden var det nødvendigt at revidere luftfartsenhedens undersøgelseshåndbog inden selve evalueringen.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Uddybende analyser og vurderinger

Da det kun var luftfartsenhedens del af undersøgelseshåndbogen der blev færdigrevideret, hvilket svarer til 50 % af undersøgelseshåndbogen, er målet ikke opfyldt. Det vil målet dog efter planen blive i løbet af 2016.

2.5 Forventninger til det kommende år

En af Havarikommissionens større udfordringer er stadigvæk at optimere undersøgelsesprocesserne, således at kommissionen kan levere sine undersøgelsesresultater inden for en periode på 12 måneder. Arbejdet med processer og procedurer blev initieret i 2014, men vil strække sig ind i 2016. Arbejdet vil omfatte en omfattende revidering af kommissionens undersøgelseshåndbog med fokus på optimering samtidig med, at det sikres, at internationale standarder og rekommandationer for undersøgelsesmetodikker, procedurer og processer overholdes.

Forventninger til det Kommende år	Regnskab 2015	Grundbudget 2016
Bevilling og øvrige indtægter	13,5	13,4
Udgifter	12,8	13,4
Resultat	- 0,7	0,0

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 erfaring 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.



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" (januar 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- og Bygningsministeriet, 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 standardopgavesplittet.

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 Moderniseringsstyrelsen 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 On-line

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)

	Resultatopgørelse (mio. kr.)	2014	2015	2016
No- te	Ordinære driftsindtægter			
	Indtægtsført bevilling			
	Bevilling	-13,7	-13,5	-13,4
	Anvendt af tidligere års reserverede Bevillinger	0	0	0
	Reserveret af indeværende års bevillinger	0	0	0
	Indtægtsført bevilling i alt	-13,7	-13,5	-13,4
	Salg af varer og tjenesteydelser	0	0	0
	Tilskud til egen drift	0	0	0
	Gebyrer	0	0	0
	Ordinære driftsindtægter i alt	-13,7	-13,5	-13,4
	Ordinære driftsomkostninger			
	Ændring i lagre	0	0	0
	Forbrugsomkostninger			
	Husleje	1,2	0,8	0,8
	Forbrugsomkostninger i alt	1,2	0,8	0,8
	Personaleomkostninger			
	Lønninger	7,8	7,4	7,8
	Andre personaleomkostninger	0	0	0
	Pension	1,3	1,3	1,2
	Lønrefusion	-0,1	-0,1	-0,0
	Personaleomkostninger i alt	9,1	8,6	9,0
	Af- og nedskrivninger	0,3	0,3	0,3
	Andre ordinære driftsomkostninger i alt	2,8	3,1	3,3
Ordinære driftsomkostninger i alt	13,4	12,8	13,4	
Resultat af ordinær drift	-0,4	-0,7	0	
Andre driftsposter				
Andre driftsindtægter	0	0	0	
Andre driftsomkostninger	0	0	0	
Resultat før finansielle poster	0	0	0	
Finansielle poster				
Finansielle indtægter	0	0	0	
Finansielle omkostninger	0,0	0,0	0	
Resultat før ekstraordinære poster	-0,0	-0,0	0	
Ekstraordinære poster				
Ekstraordinære indtægter	0	0	0	
Ekstraordinære omkostninger	0	0	0	
Årets resultat	-0,3	-0,7	0	



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Der var i 2015 budgetteret med et forbrug, der var svarende til bevillingen.

Resultatdisponering

	2015
<i>(mio. kr.)</i>	
Disponeret bortfald	0
Disponeret til udbytte til statskassen	0
Disponeret til overført overskud	0,7

3.3 Balance

Havarikommissionens balance viser Havarikommissionens aktiver og Havarikommissionens forpligtelser pr. 31. december 2015.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Balancen

Note	Aktiver (tusind kr.)	2014	2015	Note	Passiver (tusind kr.)	2014	2015
	Anlægsaktiver				Egenkapital		
1	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 af årets resultat	0	0
	Immaterielle anlægsaktiver i alt	0	0		Udbytte til staten	0	0
2	Materielle anlægsaktiver				Overført overskud	-3.861	-4.547
	Grunde, arealer og bygninger	0	0		Egenkapital i alt	-4.125	-4.811
	Infrastruktur	0	0				
	Produktionsanlæg og maskiner	0	0		Hensatte forpligtelser	-150	-150
	Transportmateriel	687	492				
	Inventar og IT-udstyr	83	144		Langfristede gældsforpligtelser		
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0		FF4 Langfristet gæld	-844	-651
	Materielle anlægsaktiver i alt	770	636		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	-844	-651
	Finansielle anlægsaktiver i alt	264	264				
	Anlægsaktiver i alt	1.034	900		Kortfristede gældsforpligtelser		
	Omsætningsaktiver				Leverandører af varer og tjenesteydelser	-432	-1.024
	Varebeholdninger	0	0		Anden kortfristet gæld	-163	-10
	Tilgodehavender	522	618		Skyldige feriepenge	-1.363	-1.343
	Periodeafgrænsningsposter	126	0		Reserveret bevilling	0	0
	Værdipapirer	0	0		Igangværende arbejder for fremmed regning	0	0
	Likvide beholdninger				Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	0	0
	FF5 Uforrentet konto	1.587	1.460		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	-1.958	-2.377
	FF7 Finansieringskonto	3.808	5.013				
	Andre likvider	0	-2		Gældsforpligtelser i alt	-2.802	-3.028
	Likvide beholdninger i alt	5.395	6.471		Passiver i alt	-7.077	7.989
	Omsætningsaktiver i alt	6.043	7.089				
	Aktiver i alt	7.077	7.989				



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

3.4 Egenkapitalforklaring

Havarikommissionens egenkapital blev ultimo 2015 forøget med årets positive resultat på 1,2 mio. kr.

Det positive resultat blev skabt ved en besparelse på lønmidler og drift.

Egenkapitalforklaring

Egenkapital primo 2015 (tusind kr.)	2014	2015
Startkapital, primo	-264	-264
Ændring i startkapital	0	0
Startkapital, ultimo	-264	-264
Opskrivninger primo	0	0
Ændring i opskrivninger	0	0
Opskrivninger, ultimo	0	0
Reserveret egenkapital primo	0	0
Ændring i reserveret egenkapital	0	0
Reserveret egenkapital, ultimo	0	0
Overført overskud primo	-3.553	-3.861
Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
Regulering af overført overskud	0	0
Overført fra årets resultat	-308	-686
Bortfald årets resultat	0	0
Udbytte til staten	0	0
Overført overskud, ultimo	-3.861	-4.547
Egenkapital, ultimo	-4.125	-4.811

3.5 Likviditet og låneramme

Udnyttelse af låneramme

<i>(tusind kr.)</i>	2015
Sum af aktiver pr. 31. december 2015	636
Låneramme på FL10	1.800
Udnyttelsesgrad i pct.	35,3



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommisionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2015.

3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2015 var på 9,0 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2015 var på 8,2 mio. kr., jf. Resultatopgørelse.

Lønsumsloft

(mio. kr.)	2015
Lønsumsloft FL	9,1
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	9,0
Lønforbrug under lønsumsloft	8,6
Difference (mindre forbrug)	0,4
Akk. opsparing ult. 2014	1,1
Akk. opsparing ult. 2015	1,5

På baggrund af regnskabet for 2015 er der ultimo 2015 1,5 mio. kr. på lønsumsopsparingen, hvilket overføres til 2016.

3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommisionens bevillinger og udgifter i 2015 er i oversigtsform vist i nedenstående tabel. Regnskabstal for 2014 og budget for 2016 er ligeledes vist i tabellen. Bevillingsregnskab (§28.12.03)

Hovedkonto	Navn	Bevillingstype	(Mio. kr.)	Bevilling	Regnskab
28.12.03	Havarikommisionen	Driftsbevilling	Udgifter	13,5	12,8
			Indtægter	-	-

Havarikommisionen havde i 2015 et forbrug (efter finansielle poster) på 12,8 mio. kr.



4. Bilag

4.1 Noter til resultatopgørelse og balance

Hensatte forpligtigelser (Balancen)

Havarikommissionen har hensat 150.000 kr. til reetablering af eksisterende lejemål.

Immaterielle anlægsaktiver

Havarikommissionen har ingen immaterielle anlægsaktiver.

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	1.120	3.894
Opskrivning						0
Tilgang			-112	-968	65	-1.015
Afgang			112	968	63	1.143
Kostpris pr. 31.12.2015	1.407	0	393	974	1.248	4.021
Akkumulerede afskrivninger	-1.407		-393	-482	-1.104	-3.385
Akkumulerede nedskrivninger						0
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2015	-1.407	0	-393	-482	-1.104	-3.385
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2015	0	0	0	492	144	636
Årets afskrivninger				-195	-66	-261
Årets nedskrivninger						0
Årets af- og nedskrivninger	0	0	0	-195	-66	-261
Afskrivningsperiode/år	0 år	0 år	0 år	2 år	1 år	0 år