



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

# ÅRSRAPPORT

2017



# 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 Ledelsesberetning .....	6
2.3 Kerneopgaver og ressourcer.....	9
2.5 Forventninger til det kommende år .....	13
3. Regnskab .....	14
3.1 Anvendte regnskabspraksis .....	14
3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03) .....	17
Tabel 6 .....	17
Resultatopgørelse .....	17
3.3 Balance .....	18
3.4 Egenkapitalforklaring .....	20
3.5 Likviditet og låneramme .....	20
3.6 Opfølgning på løsumsloft.....	21
3.7 Bevillingsregnskabet .....	21
4. Bilag .....	22
4.1 Noter til resultatopgørelse og balance.....	22





## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

### Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (December 2017) 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 2017.

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. 70 om statens regnskabsvæsen af 27. januar 2011*.

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 2017.

Det tilkendegives hermed

1. at årsrapporten er rigtig, dvs. at årsrapporten ikke indeholder væsentlige fejlinformationer eller udeladelser, herunder at måloppstillingen 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 12/3 2018

Departementschef Jacob Heinsen  
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Ringsted, den 26-02-2018

Chef Martin Puggaard  
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane



# Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

## 2. Beretning

### 2.1 Præsentation af virksomheden

#### Virksomhedens omfang

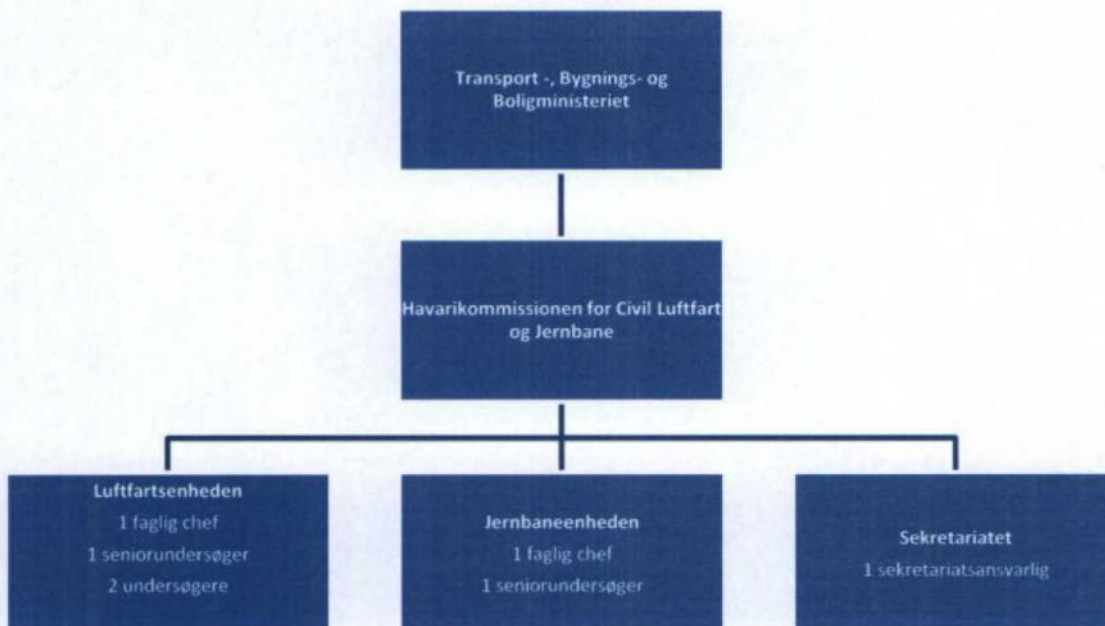
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Havarikommisionen består af 8 årsværk, og er fordelt på 7 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 Havarikommisionen og faglig chef for Luftfartsenheden.
- *Bo Haaning*, souschef for Havarikommisionen og faglig chef for Jernbaneenheden.

Organisationsdiagram:







## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

---

### Mission og vision

Gennem vores mission og vision ønsker Havarikommissionen at fortælle omverdenen, 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 107 underretninger i 2017.

34 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 5 undersøgelser der involverede danske registrerede luftfartøjer i udlandet, hvor anden stat var ansvarlig for undersøgelsen.

Jernbaneenheden modtog 119 underretninger i 2017.

Jernbaneunderretningerne blev håndteret ud fra procedurerne og vejledningerne (eksempelvis klassifikationsskema med tilhørende risikovurderingsmatrix og indstillingsskema), og indkomende og igangværende sager blev løbende prioriteret i forhold til disse.

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

Efter indledende undersøgelser blev 10 af de resterende 89 underretningerne genstand for yderligere undersøgelse.

#### Luftfart

Der indtraf ingen større havarier i 2017 inden for luftfartsområdet.

Den 30. september indtraf der en alvorlig hændelse med en fransk registreret Airbus A380 under overflyvning af den sydlige del af Grønland. Under overflyvningen opstod der et motorhavarier på et 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.





## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Da motordelene befandt sig på grønlandsk territorium, havde Havarikommisionen forpligtigelsen til at eftersøge, lokalisere og bjærge dele om muligt. Umiddelbart efter motorhavariet iværksatte Havarikommisionen 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 havarikommisioner BEA, NTSB (den amerikanske havarikommision) og Havarikommisionen indledt en undersøgelse af metoderne og mulighederne for en efterfølgende lokalisering og bjærgning af disse dele.

Denne opgave vil fortsætte i 2018, hvor det er forventes at gennemføre en eftersøgning af flere motordele i et tæt samarbejde mellem de tre havarikommisioner.

### Jernbane

Der indtraf ingen større alvorlige ulykker<sup>1</sup> i 2017 inden for jernbaneområdet.

I løbet af 2017 gennemførte jernbaneenheden en del undersøgelser på henholdsvis uhelds- og hændelsessteder. Nogle af undersøgelserne optog en del af enhedens ressourcer, herunder kan der specifikt nævnes fem undersøgelser.

To undersøgelser omhandlende kollisioner mellem tog og køretøjer i jernbaneoverkørsler, to undersøgelser omhandlede passagerer, der blev ramt af gennemkørende tog og dræbt, da de krydsede spor mellem station og et holdende passagertog og sidst på året kolliderede et passagertog med en gravemaskine på Kystbanen. Fire af disse undersøgelser fortsætter i 2018.

I 2017 afsluttede og offentliggjorde Havarikommisionen undersøgelsesresultaterne for to alvorlige jernbaneulykker, der var indtruffet før 2017.

Den ene undersøgelse omhandlede afsporing (sagsnummer 2017-66), hvor en jernbanemedarbejder blev dræbt og en afsporet vogn var tæt på at kolliderede med et passagertog.

Den anden undersøgelse omhandlede brand i et Intercitytog (sagsnummer HCLJ611-2016-249), hvor de samlede skader beløb sig til omkring 30 millioner kr.

Jernbaneenheden fik, som resultat af de interne procedurer og vejledninger, men også ud fra en fokuseret indsats igennem 2017, både håndteret nye sager effektivt og afsluttet igangværende sager fra foregående år. Ved udgangen af 2017 var antallet af igangværende sager fortsat under 10, og ingen af de igangværende sager var mere end 12 måneder gamle.

### Hovedkonti

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

<sup>1</sup> Alvorlig ulykker er defineret i Jernbanesikkerhedsdirektivet artikel 3 l).



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

De økonomiske hovedtal for Havarikommissionen fremgår af nedenstående tabeller.

Havarikommissionen havde en finanslovsbevilling for 2017 på 14,1 mio. kr.

Havarikommissionen havde i 2017 et nettoforbrug (efter finansielle poster) på 14,1 mio. kr. svarende til bevillingen.

<b>Tabel 1</b>			
<b>Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal</b>			
<i>(mio. kr.)</i>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Resultatopgørelse</b>			
Ordinære driftsindtægter	-15,3	-14,1	-12,3
Ordinære driftsomkostninger	12,4	14,1	15,2
Resultat af ordinære drift	-2,9	-0,01	-
Resultat før finansielle poster	-2,9	-0,07	-
Årets resultat	-2,8	-0,01	2,9
<b>Balance</b>			
Anlægsaktiver i alt	0,4	0,2	
Omsætningsaktiver	0,6	0,6	0,6
Egenkapital	-7,7	-7,7	-4,8
Langfristet gæld	-0,5	-0,2	0,1
Kortfristet gæld	-1,9	-2,1	-2,0
<b>Finansielle nøgletal</b>			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	21,4	12,4	27,8
Bevillingsandel	100	100	100
<b>Udvalgte KPI'er</b>			
Overholdelse af betalingsfrister	93,4	93,4	-
<b>Personaleoplysninger</b>			
Antal årsværk (ultimo)	10,5	7,9	8
Årsværkspris	0,8	1,2	0,9





## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 2

### Havarikommisionens hovedkonto: §28.12.03

	(Mio. kr.)	Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
I alt	Udgifter	14,1	-	14,1	14,1	7,4
	Indtægter	-	-	-	-	-

### 2.3 Kerneopgaver og ressourcer

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

Havarikommisionens 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 Havarikommisionens arbejde i et forpligtende internationalt samarbejde, der omfatter rapportering, gensidig støtte og metodeudvikling til højnelse af sikkerheden på internationalt plan.

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

Havarikommisionen er EU-konform, hvilket betyder, at Havarikommisionen 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.

Havarikommisionen 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.

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

Havarikommisionen 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.

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



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

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

Havarikommisionens 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.

Havarikommisionens antal årsværk blev ændret i forbindelse med en reorganisering i første kvartal af 2017. Reorganiseringen blev gennemført blandt på baggrund af en undersøgelse gennemført af Kjerulf og Partnere, hvilken afdækkede at der gennem længere tid havde været et behov for reorganisering. Efter reorganiseringen var Havarikommisionens samlede antal årsværk 8 fordelt således, at jernbaneenheden havde to undersøgelsesårsværk, luftfartsenheden fire årsværk og sekretariatet et årsværk.

Afledt af reorganiseringen ændrede Havarikommisionen blandt andet betjeningen af vagttelefonen uden for normal arbejdstid, hvorefter vagttelefonen for underretninger til luftfart og jernbane blev besvaret af en fælles vagthavende havariundersøger fra enten luftfartsenheden eller jernbaneenheden.

Endvidere blev det med reorganiseringen forudsat, at Havarikommisionen supplerer sin faste undersøgelsesressourcer med en udstrakt brug af konsulenter. Havarikommisionen har på den baggrund øget forbruget af konsulenter i 2017.

Primo november 2017 flyttede Havarikommisionens kontorfaciliteter fra Roskilde til Ringsted som del af statens plan for Bedre Balance. Flytningen var en fælles indsats på tværs af organisation, hvor alle ansatte bidrog til processen, dog var Sekretariatets indsats den største og den væsentligste faktor i den succesfulde flytning.

### 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	7,1	0	6,3	0
Undersøgelser m.v. luftfart	4,4	0	5,2	0
Undersøgelser m.v. jernbane	2,6	0	2,6	0
<b>I alt</b>	<b>14,1</b>	<b>0</b>	<b>14,1</b>	<b>0</b>

## 2.4 Målrapporing

I 2017 var Havarikommissionen omfattet af "Mål- og resultatplan 2015-2018" mellem Havarikommissionen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement, og Havarikommissionens målrapporing 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	Jernbaneenhed	Luftfartsenhed	Jernbaneenhed	Luftfartsenhed	Jernbaneenhed
2017	Over 95 %	Over 90 %	80 - 95 %	75 - 90 %	Under 80 %	Under 75 %



## 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 2017	
Luftfart	33	100 %
	33	
Jernbane	10	100 %
	10	
Samlet	43	100 %
	43	

For luftfartsenhedens vedkommende blev resultatet af offentliggjorte redegørelser/rapporter på under 12 måneder på 100 %, hvorved luftfartsenheden opnåede fuld opfyldelse af resultatkravet. Luftfartsenheden har dog to undersøgelsessager som er mere end 12 måneder, hvilke der bliver offentliggjort i 2018, hvorved resultatet for 2018 vil blive negativt berørt i stedet for resultatet i 2017.

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.

#### 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."*





## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

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 2016 besluttede ERA at gennemføre auditeringer/vurderinger som peer reviews, og at de skal udføres ud fra samme udformning som ENCASIA peer reviews.

I forbindelse med etablering er peer review inden for jernbaneområdet, meldte Havarikommissionen sig til at være blandt de først. ERA har meddelt at Havarikommissionen vil være blandt de tre første Europæiske jernbanehavarikommissioner, hvor der som pilotforsøg gennemføres peer review, og at dette peer review planlægges gennemført i efteråret 2018 eller foråret 2019.

I foråret 2018 gennemfører ICAO et audit af luftfartsenheden.

Grundet ændringer af datoerne, så får Havarikommissionen ikke fuld opfyldelse af sit mål for 2017, men forventer at få fuld opfyldelse af målet i efteråret 2018 eller foråret 2019.

### 2.5 Forventninger til det kommende år

Der ligger tre større udfordringer for 2018 ved siden af håndtering af kommissionens daglige forpligtigelser, hvilke er færdiggørelsen af flytteprocessen af halfaciliteterne fra Roskilde til Ringsted, det kommende ICAO audit af luftfartsenheden og det kommende peer review af jernbaneenheden.



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

**Tabel 5**

**Forventninger til det kommende år.**

	<b>Regnskab 2017</b>	<b>Grundbudget 2018</b>
Bevilling og øvrige indtægter	-14,2	-12,3
Udgifter	14,1	15,2
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>2,9</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.

Havarikommisionen har i 2018, efter aftale med departementet i forbindelse med grundbudgetteringen for 2018, afsat 3,5 mio. kr. til eftersøgning og bjergning af motordele i forbindelse med motorhavari over Grønland, der indtraf ultimo 2017. Havarikommisionen har derved fået dispensation til at benytte midler fra opsparingen.

### 3. Regnskab

Årsrapporten omfatter regnskab for §28.12.03 Havarikommisionen 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" (december 2017) lagt til grund for Havarikommisionens 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. Havarikommisionen har for tiden ingen immaterielle anlægsaktiver.





## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

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

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

### Havarikommisionen

- 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

Havarikommisionen er omfattet af ordningen om selvstændig likviditet.

Havarikommisionen 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)
- Danske Business Online

Hvert år udarbejdes der budget for Havarikommisionens arbejde. Budgettet skal sikre, at Havarikommisionen 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 Havarikommisionen er forankret i sekretariatet. Havarikommisionen 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.

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



## **Havarikommissionen**

Accident Investigation Board Denmark

---

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.)	2016	2017	2018
Note	<b>Ordinære driftsindtægter</b>			
	Bevilling	-15,3	-14,1	-12,3
	Salg af varer og tjenesteydelser	0	0	0
	Eksternt salg af varer og tjenester	0	0	0
	Internt salg af varer og tjenester	0	0	0
	Tilskud til egen drift	0	0	0
	Gebyrer	0	0	0
	<b>Ordinære driftsindtægter i alt</b>	<b>-15,3</b>	<b>-14,1</b>	<b>-12,3</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	7,8	6,6	6,0
	Pension	1,3	1,1	1,0
	Lønrefusion	-0,1	-0,1	0
	Andre personaleomkostninger	0	1,7	0
	<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>8,9</b>	<b>9,3</b>	<b>7,0</b>
	Af- og nedskrivninger	0,3	0,2	0,3
	Internt køb af varer og tjenesteydelser		0,2	0,4
	Andre ordinære driftsomkostninger i alt	2,4	3,6	6,3
	<b>Ordinære driftsomkostninger i alt</b>	<b>12,8</b>	<b>14,1</b>	<b>15,2</b>
	<b>Resultat af ordinær drift</b>	<b>-0,7</b>	<b>0</b>	<b>3,4</b>
	<b>Andre driftsposter</b>			
	Andre driftsindtægter	0	-0,1	0
	Andre driftsomkostninger	0	0	0
	<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>	
	<b>Finansielle poster</b>			
	Finansielle indtægter	0	0	0
	Finansielle omkostninger	0,03	0,02	0
	<b>Resultat før ekstraordinære poster</b>	<b>-2,8</b>	<b>0,02</b>	<b>0</b>
	<b>Ekstraordinære poster</b>			
	Ekstraordinære indtægter	0	0	0
	Ekstraordinære omkostninger	0	0,04	0
	<b>Årets resultat</b>	<b>-2,8</b>	<b>-0,01</b>	<b>2,9</b>



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Der var i 2017 budgetteret med et forbrug, der var svarende til bevillingen.

**Tabel 7**

### Resultatdisponering

<i>(mio. kr.)</i>	<b>2017</b>
Disponeret bortfald	0
Disponeret til udbytte til statskassen	0
Disponeret til overført overskud	0,01

### 3.3 Balance

Havarikommissionens balance viser Havarikommissionens aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2017.





# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 8

## Balancen

Note	Aktiver (tusind kr.)	2016	2017	Note	Passiver (tusind kr.)	2016	2017
1	<b>Anlægsaktiver</b>				<b>Egenkapital</b>		
	<b>Immaterielle anlægs-aktiver</b>				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
	<b>Immaterielle anlægs-aktiver i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		Udbytte til staten	0	0
2	<b>Materielle anlægsaktiver</b>				Overført overskud	-7.397	-7.410
	Grunde, arealer og bygninger	0	82		<b>Egenkapital i alt</b>	<b>-7.661</b>	<b>-7.674</b>
	Infrastruktur	0	0				
	Produktionsanlæg og maskiner	0	0		<b>Hensatte forpligtelser</b>	<b>-150</b>	<b>-1.854</b>
	Transportmateriel	297	102				
	Inventar og IT-udstyr	88	39		<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0		FF4 Langfristet gæld	-532	-202
	<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>385</b>	<b>223</b>		Donationer	0	0
	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>				Prioritetsgæld	0	0
	Statsforskrivning	264	264		Anden langfristet gæld	0	0
	Øvrige finansielle anlægsaktiver	0	0		<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-532</b>	<b>-202</b>
	<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>264</b>	<b>264</b>				
	<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>649</b>	<b>487</b>		<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		
	<b>Omsætningsaktiver</b>				Leverandører af varer og tjenesteydelser	-733	-1.211
	Varebeholdninger	0	0		Anden kortfristet gæld	69	-30
	Tilgodehavender	533	644		Skyldige feriepenge	-1.239	-851
	Periodeafgrænsningsposter	105	0		Reserveret bevilling	0	0
	Værdipapirer	0	0		Igangværende arbejder for fremmed regning	0	0
	<b>Likvide beholdninger</b>				Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	0	0
	FF5 Uforrentet konto	6.458	8.812		<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-1.903</b>	<b>-2.092</b>
	FF7 Finansieringskonto	2.501	1.879				
	Andre likvider	0	0		<b>Gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-2.435</b>	<b>-2.294</b>
	<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>8.959</b>	<b>10.691</b>				
	<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>9.597</b>	<b>11.335</b>		<b>Passiver i alt</b>	<b>-10.246</b>	<b>-11.822</b>
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>10.246</b>	<b>11.822</b>				



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### 3.4 Egenkapitalforklaring

Havarikommissionens egenkapital blev ultimo 2017 forøget med årets positive resultat på 13 tusind kr.

Tabel 9

#### Egenkapitalforklaring

Egenkapital primo 2016 (tusind kr.)	2016	2017
Reguleret egenkapital primo	-264	-264
+Ændring i reguleret egenkapital	0	0
<b>Reguleret egenkapital ultimo</b>	<b>-264</b>	<b>-264</b>
Opskrivninger primo	0	0
+Ændring i opskrivninger	0	0
<b>Opskrivninger</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	-4.547	-7.397
+Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
+Regulering af overført overskud	0	0
+Overført fra årets resultat	-2.850	-13
-Bortfald årets resultat	0	0
-Udbytte til staten	0	0
<b>Overført overskud ultimo</b>	<b>-7.397</b>	<b>-7.410</b>
<b>Egenkapital ultimo 2017</b>	<b>-7.661</b>	<b>-7.674</b>

### 3.5 Likviditet og låneramme

Tabel 10

#### Udnyttelse af låneramme

Mio. kr.	2017
Sum af immaterielle og materialle anlægsaktiver	223
Låneramme	1.800
Udnyttelsesgrad i pct.	12,4





## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommissionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2017.

### 3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2017 var på 9,2 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2017 var på 9,3 mio. kr., herforbruget skyldes en hensættelse på 1,7 mio. kr. til udbetaling af rådighedsløn og pension, jf. Resultatopgørelse.

Tabel 11

#### Opfølgning på lønsumsloft

(mio. kr.)	2017
Lønsumsloft FL	9,2
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	9,2
Lønforbrug under lønsumsloft	9,3
<b>Difference (mindreforbrug)</b>	<b>-0,1</b>
Akk. opsparing ult. 2016	1,6
<b>Akk. opsparing ult. 2017</b>	<b>1,5</b>

På baggrund af regnskabet for 2017 er der ultimo 2017 1,5 mio. kr. på lønsumsopsparingen, hvilket overføres til 2018.

### 3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommissionens bevillinger og udgifter i 2017 er i oversigtsform vist i nedenstående tabel.

Tabel 12

#### Bevillingsregnskab (§28.12.03)

Hovedkonti	Navn	Bevillings-type	Mio. kr.	Bevilling	Regnskab	Afvi-gelse	Videre-førelse Ultimo
28.12.03	Havari-kommis-sionen	Driftsbe-villing	Udgifter	14,1	14,1	-0,1	-0,1
			Indtæg-ter	-	-	-	-0,1

Havarikommissionen havde i 2017 et forbrug (efter finansielle poster) på 14,1 mio. kr.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### 4. Bilag

#### 4.1 Noter til resultatopgørelse og balance

Hensatte forpligtigelser (Balancen)

Havarikommissionen har i 2017 foretaget en hensættelse på 1,7 mio. kr. til brug for udbetaling af rådighedsløn og pension.

#### 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	1.406	0	393	974	1.259	68	<b>4.100</b>
Primokorrekationer og flytning ml. bogføringskredse	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Tilgang	83	0	0	0	0	0	<b>83</b>
Afgang	0	0	0	0	-713	0	<b>-713</b>
<b>Kostpris pr. 31.12.2017</b>	<b>1.489</b>	<b>0</b>	<b>393</b>	<b>974</b>	<b>546</b>	<b>68</b>	<b>3.470</b>
Akkumulerede afskrivninger	-1.408	0	-392	-872	-508	-68	<b>-3.248</b>
Akkumulerede nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2017</b>	<b>-1.408</b>	<b>0</b>	<b>-392</b>	<b>-872</b>	<b>-508</b>	<b>-68</b>	<b>-3.248</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2017</b>	<b>82</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>223</b>
Årets afskrivninger	-1	0	0	-195	663	0	467
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
<b>Årets af- og nedskrivninger</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-195</b>	<b>663</b>	<b>0</b>	<b>467</b>