



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

ÅRSRAPPORT



2021



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Indholdsfortegnelse

Indledning	4
1. Påtegning af det samlede regnskab	4
2. Beretning	5
2.1 Præsentation af virksomheden	5
2.2 Ledelsesberetning	7
2.3 Kerneopgaver og ressourcer	10
2.4 Målrapportering	12
3. Regnskab	18
3.1 Anvendte regnskabspraksis	18
3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03)	20
3.3 Balance	21
3.4 Egenkapitalforklaring	23
3.5 Likviditet og låneramme	24
3.6 Opfølgning på lønsumsloft	24
3.7 Bevillingsregnskabet	25
4. Bilag	26
4.1 Noter til resultatopgørelse og balance	26
4.2 Indtægtsdækket virksomhed	27
4.3 Fællesstatslige løsninger	27
4.4 Gebyrfinansieret virksomhed	27
4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter	27
4.5 Forelagte investeringer	27



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

4.6 It-omkostninger	27
4.7 Supplerende bilag	27



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Økonomistyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (december 2021) og Regnskabsbekendtgørelsen § 2 inkl. stk. 2 og 3.

Efter dispensation fra Økonomistyrelsen aflægger Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane en mindre omfattende årsrapport jf. afsnit 1.5 i "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" af december 2021.

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

1. Påtegning af det samlede regnskab

Årsrapporten er aflagt i henhold til Bekendtgørelse nr. 116 om statens regnskabsvæsen af 27. februar 2018.

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 2021.

Det tilkendegives hermed

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

København, den 14/3 2022

Departementschef Jacob Heinsen
Transportministeriet

Ringsted, den 28-02-2022

Chef Martin Puggaard
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

2. Beretning

2.1 Præsentation af virksomheden

Virksomhedens omfang

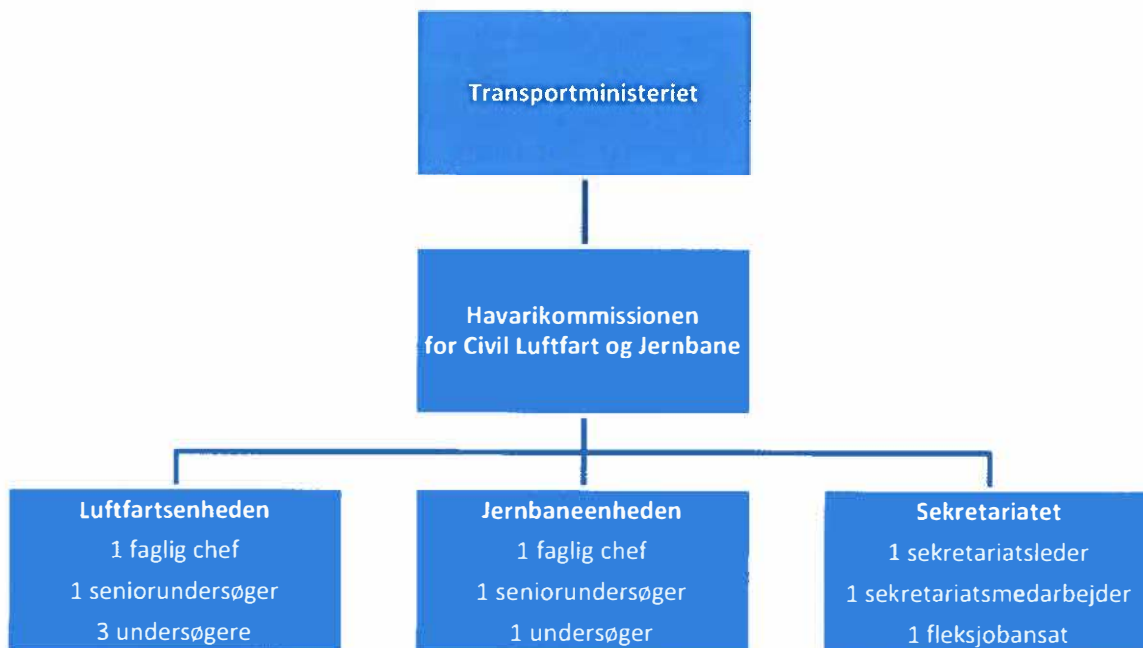
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transportministeriet.

Havarikommissionen har i løbet af 2021 opnormeret med to årsværk, ét i Jernbaneenheden og ét i Sekretariatet. Medarbejdersammensætningen var ved årets udgang fordelt på fem medarbejdere i Luftfartsenheden, tre medarbejdere i Jernbaneenheden og to medarbejdere i Sekretariatet. Ud over de ti faste årsværk, har Havarikommissionen haft en timelønnet jernbaneundersøger ansat i en tidsbegrænset stilling i årets sidste kvartal og fleksjobmedarbejder ansat på 12 timer ugentligt.

Ledelsen består af cheferne for de to faglige enheder og sekretariatslederen:

- *Martin Puggaard*, chef for Havarikommissionen og faglig chef for Luftfartsenheden
- *Bo Haaning*, souschef for Havarikommissionen og faglig chef for Jernbaneenheden
- *Julie Olsen*, sekretariatsleder

Organisationsdiagram (ultimo 2021):





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 vil levere et undersøgelsesresultat af høj faglig karakter inden for en tidshorisont, som gør, at resultatet får afgørende betydning for forebyggelse af lignende tilfælde.
- Vi vil sikre, at vores rolle er objektiv og uvildig, samt at der aldrig er 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 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 luftfarts- eller jernbaneområdet 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 76 underretninger i 2021.

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

Efter anmodning fra andre stater, bistod Luftfartsenheden endvidere andre staters havarikommissioner i tre undersøgelsessager.

Jernbaneenheden modtog 106 underretninger i 2021.

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

Efter indledende undersøgelser blev 18 af de resterende 70 underretninger genstand for yderligere undersøgelse.

Luftfart

Der indtraf ingen større havarier i 2021 inden for luftfartsområdet.

Havarikommissionen modtog i 2021 76 underretninger på luftfartsområdet. Det var 11 flere end i 2020 og 19 færre end i 2019. Udsvingene i underretningerne vurderes til at være sammenhængende med den effekt Corona-virussen har haft på den civile luftfart.

I 2021 åbnede Luftfartsenheden 17 undersøgelser. Heraf vedrørte 11 af undersøgelserne flyvehavarier og seks af dem alvorlige flyvehændelser. De resterende 59 underretninger blev lukket efter en indledende undersøgelse. Ud over de 17 åbnede undersøgelser, bistod Luftfartsenheden andre staters havarikommissioner i tre undersøgelsessager jævnfør internationale standarder og praksisser.

Igennem 2021 arbejdede Luftfartsenheden blandt andet med en undersøgelsessag, hvor et mindre jetfly (Dassault Falcon 900EX) landende i Kangerlussuaq Lufthavn med tre frosne blokerede bremses, der under landing ledte til tab af retningskontrol og brud på flyets hydrauliske bremses. Under hele undersøgelsen var der en dialog mellem det fælleseuropæiske luftfartsagentur EASA, flyfabrikanten og Havarikommissionen. Undersøgelsen og dialogen ledte til fremsættelse af to sikkerhedsanbefalinger rettet til EASA og flyfabrikanten.

Én af de undersøgelsessager, hvor Havarikommissionen bistod en anden stats havarikommission, indtraf i Københavns internationale lufthavn, Kastrup. Den alvorlige hændelse indtraf umid-



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

delbart efter sætningen på landingsbanen, hvor en sikkerhedsfunktion, der var ukendt for piloterne og operatøren, stoppede begge motorer. Sagen blev delegeret til den canadiske havarikommission i henhold til internationale standarder og praksisser. Efter delegeringen blev Havarikommissionen tilknyttet den canadiske undersøgelse som akkrediteret repræsentant.

Jernbane

Den 13-01-2021 indtraf der en alvorlig hændelse, hvor en sættevognstrailer var ved at blæse af en lommevogn på Storebæltsforbindelsens lavbro. En hændelse, som havde flere lighedspunkter med Storebæltsulykken den 02-01-2019, og som under lidt andre omstændigheder kunne have ført til en tilsvarende alvorlig ulykke. Undersøgelsen af denne alvorlige hændelse foregik i hele 2021 og optog en forholdsvis stor del af Jernbaneanhedens ressourcer. Høringsudkastet af Havarikommissionens rapport om hændelsen blev sendt i høring i december 2021.

På trods af lidt mindre trafik afledt af Corona-virusen, modtog Havarikommissionen 12 flere underretninger i 2021 end i 2020.

I 2021 indtraf der blandt andet to overkørselsulykker med fatal udgang og en kollisionsulykke mellem to tog i Kastrup. Der var ingen passagerer i de to tog, der kolliderede, og der opstod ingen personskader ved kollisionen. Idet der skete materielle skader for mere end 3 millioner Euro ved kollisionen mellem de to tog, besluttede Havarikommissionen at gennemføre en undersøgelse af kollisionen. Undersøgelserne af de tre ulykker pågår fortsat.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Hovedkonti

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

De økonomiske hovedtal for Havarikommisionen fremgår af nedenstående tabeller.

Havarikommisionen havde en finanslovsbevilling for 2021 på 11,6 mio. kr. samt en tillægsbevilling på 1,0 mio. kr.

Havarikommisionen havde i 2021 et nettoforbrug (før finansielle poster) på 14,1 mio. kr.

Tabel 1			
Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal			
(mio. kr.)	2020	2021	2022
Resultatopgørelse			
Ordinære driftsindtægter	-12,1	-12,6	-14,1
Ordinære driftsomkostninger	10,3	14,1	14,1
Resultat af ordinære drift	-1,8	1,5	0
Resultat før finansielle poster	-1,9	1,5	0
Årets resultat	-1,9	1,5	0
Balance			
Anlægsaktiver i alt	1,0	0,9	0
Omsætningsaktiver	0,7	0,6	
Egenkapital	-2,5	1,0	0
Langfristet gæld	-0,5	-0,9	
Kortfristet gæld	-2,0	-1,3	
Finansielle nøgletal			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	57,7	47,3	33,3
Bevillingsandel	100	100	100
Udvalgte KPI'er			
Overholdelse af betalingsfrister	89,0	96,0	-
Personaleoplysninger			
Antal årsværk (ultimo)	8,4	9,6	10
Årsværkspris	0,7	0,9	0,9

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 2						
Havarikommissionens hovedkonto: §28.12.03						
		Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		(Mio. kr.)	FL	TB		
I alt	Udgifter	11,6	1,0	12,6	14,2	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Balance	0	0	0	0	0,7

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

2.3 Kerneopgaver og ressourcer

Havarikommissionen er en uafhængig statslig organisation under Transportministeriet.

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 anbefalede praksisser for undersøgelser af flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser udarbejdet af de Forenede Nationers International Civil Aviation Organisation (ICAO).

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. 1149 af 13/10/2017) og Jernbaneloven (lov nr. 686 27/05/2015 og nr. 510 01/05/2019).

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser inden for luftfart og jernbane 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,



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

ulykker og hændelser i udlandet, eller andre særlige forhold gør sig gældende, kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af anden stats undersøgelsesmyndighed, jævnfør ICAO Anneks 13 og EU's jernbanesikkerhedsdirektiv.

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

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

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

Havarikommissionen kan ved behov supplere sine faste undersøgelsesressourcer med brug af eksterne konsulenter eller ressourcer, hvilke benævnes særlige sagkyndige.

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

Skematisk oversigt

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



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 3

Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

Opgave (mio. kr.)	Indtægtsført bevilling inkl. TB	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
Hjælpefunktioner samt generel ledelse og administration	-6,2	0	5,8	0
Undersøgelser m.v. luftfart	-4,0	0	5,7	0
Undersøgelser m.v. jernbane	-2,4	0	2,7	0
I alt	-12,6	0	14,1	

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

2.4 Målrapportering

I 2021 var Havarikommissionen omfattet af "Mål- og resultatplan 2019-2022" mellem Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og det daværende Transport- og Boligministeriets departement. Havarikommissionens målrapportering foretages i henhold til denne mål- og resultatplan.

Effektiv gennemførelse af undersøgelser

I mål- og resultatplanen er det beskrevet, at der i målet ligger 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 2.1.1	Leverer luftfartsundersøgelsesresultater inden for 12 måneder		
Målemetode	Måling af den andel af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter de er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2021	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Mål 2.1.2	Leverer jernbaneundersøgelsesresultater inden for 12 måneder		
Målemetode	Måling af den andel af de undersøgelser, som er afsluttet inden for 12 måneder, efter de er indtruffet. Resultatet opgøres i procent af den andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater, der opfylder kriteriet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2021	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %

Evaluering af anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer

I perioden fra 2019 til og med 2020 skulle Havarikommisionen evaluere på anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer i forhold til løsning af delopgaver samt afdække forholdet mellem det økonomiske og ledelsesmæssige forbrug ved løsning af delopgaverne.

Mål 2.2	Evaluering af anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer senest ultimo 2020	
Målemetode	Udarbejde en rapport som indeholder en oversigt over de delopgaver, der har været løst ved brug af eksterne konsulenter og ressourcer, og en evaluering af forholdet mellem det økonomiske ressourceforbrug holdt op mod det interne ressourceforbrug til ledelse og koordinering af løsningen af delopgaverne.	
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2020	Udarbejdet evalueringsrapport	Ingen evalueringsrapport

Opfølgning på ICAO audit

Af mål- og resultatplanen fremgår det, at der ved ICAO audit i 2018 blev afdækket 18 ikke-kritiske punkter. I den efterfølgende Corrective Action Plan (CAP) var den forventede tidshorisont for behandling af punkterne sat til tre år.

Mål 2.3	Opfølgning på ICAO audit		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ICAO audit. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2021	100 %	66 – 99 %	Under 66 %



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Opfølgning på ERA Peer Review

Af mål- og resultatplanen fremgår det, at der ved ERA Peer Review i 2018 blev afdækket fire ikke-kritiske hovedpunkter. Da ingen af punkterne var kritiske, så blev den forventede tidshorison for gennemførelse sat til tre år.

Mål 2.4	Opfølgning på ERA peer-review		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ERA peer-review. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	Fuld opfyldelse	Delvis opfyldelse	Ingen opfyldelse
2021	100 %	66 – 66 %	Under 66 %

Målrapportering 1. del: Oversigt over årets resultatopfyldelse

Tabel 4			
Årets resultatopfyldelse for 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.	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 2021	
Luftfart	22	100 %
	22	
Jernbane	10	100 %
	10	

For luftfartsenhedens vedkommende blev resultatet af offentliggjorte redegørelser/rapporter på under 12 måneder på 100 procent, hvorved luftfartsenheden opnåede fuld opfyldelse af resultatkravet.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

For Jernbaneenheden blev resultatkravet, med ligeledes 100 procent af rapporterne udsendt inden for 12 måneder efter hændelsestidspunktet, fuldt opfyldt.

Årets resultatopfyldelse for evaluering af anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer

Mål 2.2	Evaluering af anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer senest ultimo 2020	
Målemetode	Udarbejde en rapport som indeholder en oversigt over de delopgaver, der har været løst ved brug af eksterne konsulenter og ressourcer, og en evaluering af forholdet mellem det økonomiske ressourceforbrug holdt op mod det interne ressourceforbrug til ledelse og koordinering af løsningen af delopgaverne.	
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2020	Udarbejdet evalueringsrapport	Ingen evalueringsrapport

Der er løbende blevet arbejdet med evalueringsrapporten; den endelige rapport er dog løbende blevet udskudt, hvilket hovedsagligt har været på grund af undersøgelsesopgaver og det forhold, at assistere med løsning af opgaver vedrørende informations- og cybersikkerhed. Den endelige version tilstræbes at være færdiggjort i 2022.

Årets resultatopfyldelse for opfølgning på ICAO audit

Yderligere tre blev færdigbehandlet i 2021, hvilket gav 33,3 procent færdiggjorte punkter i forhold til de samlede 18 punkter. Dermed blev resultatmålet ikke opfyldt.

Mål 2.3	Opfølgning på ICAO audit		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ICAO audit. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2021	100 %	66 – 99 %	Under 66 %

Uddybende analyser og vurderinger

I 2021 blev opfølgning på ICAO auditten sat i gang igen efter en pause med arbejdet. Nogle af de igangsatte punkter har en længere arbejdstidshorisont, hvorfor de ikke var færdigbehandlede ved udgangen af året.

Den interne ressourceprioritering fra 2019 og frem har haft indflydelse på resultatmålet. Forsinkelsen i forhold til resultatmålet har ikke kunne indhentes. Idet ingen af auditpunkterne var kritiske, så vil forsinkelsen ikke være kritisk for luftfartsenheden og dennes håndtering af sine forpligtigelser i forhold til de internationale standarder og rekommanderede praksisser. ICAO er orienteret om og holdes løbende orienteret om fremdriften.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årets resultatopfyldelse for opfølgning på ERA Peer Review

To ud af fire hovedpunkter blev færdigbehandlet i 2019. De resterende to punkter er håndteret af jernbaneanheden. Dermed er de fire punkter færdigbehandlet og resultatmålet fuldt opfyldt.

Mål 2.4	Opfølgning på ERA peer-review		
Målemetode	Antal af færdigbehandlede punkter fra ERA peer-review. Resultatet opgøres i procent af den andel af der er færdigbehandlet.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2021	100 %	66 – 99 %	Under 66 %

Uddybende analyser og vurderinger

De to udestående hovedpunkter, der er håndteret i 2021, vedrører dansk jernbanelovgivning og ressourcerne i Jernbaneanheden.

Omkring ressourcerne i jernbaneanheden, så blev Jernbaneanhedens ressourcer opnormeret med ét årsværk i 2021, hvorved udestående punkt anses for behandlet og afsluttet.

Det punkt, der vedrører jernbanelovgivningen, er forberedt og medtages i Transportministeriets næstkommende revidering af jernbaneloven.

2.5 Forventninger til det kommende år

Ved udgangen af 2021 indeholdte Havarikommissionens undersøgelsesportefølje ikke flere åbne undersøgelsessager end det skønnedes, at disse sager kan færdiggøres inden for 12 måneder ved et normalt antal tilkomne undersøgelsessager i 2022.

Evalueringsrapporten for anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer forventes at foreligge i løbet af første halvår af 2022.

Det forventes, at målet for opfølgning på ICAO audit kan færdiggøres i 2023.

Det forventes, at arbejdet med samling af Havarikommissionens faciliteter kommer til at belaste nogle af kommissionens ressourcer gennem året.

Derudover er der ikke kendte arbejdsopgaver, der vil påvirke Havarikommissionens normale opgaveløsning i 2022.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 5		
Forventninger til det kommende år.		
	Regnskab 2021	Grundbudget 2022
Bevilling og øvrige indtægter	-12,6	-14,1
Udgifter	14,2	14,1
Resultat	1,5	0

Note: Der kan forekomme afrundingsforskelle.

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. 116 om statens regnskabsvæsen af 19. februar 2018 (Regnskabsbekendtgørelsen). Endvidere er Økonomistyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (december 2021) 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 Økonomistyrelsen 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 tre år. Havarikommissionen har for tiden ingen immaterielle anlægsaktiver.

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

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

Havarikommissionen

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

Havarikommissionen er omfattet af ordningen om selvstændig likviditet.

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

- IndFak2 & RejsUd2
- Navision
- LDV
- Statens Lønssystem (SLS)
- Statens Koncern System (SKS)
- Statens Budget System (SBS)
- Statens Koncern Betalinger (SKB)
- Danske Business Online



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

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

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

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

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

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

Havarikommissionen betjenes af ØSC jf. kundeaftale inkl. tillægsaftale, 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.)	2020	2021	2022
Note	Ordinære driftsindtægter			
	Bevilling	-12,1	-12,6	-14,1
	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
	Ordinære driftsindtægter i alt	-12,1	-12,6	-14,1
	Ordinære driftsomkostninger			
	Ændring i lagre	0	0	0
	Forbrugsomkostninger			
	Husleje	1,2	1,5	1,5
	Forbrugsomkostninger i alt	1,2	1,5	1,5
	Personaleomkostninger			
	Lønninger	6,9	7,4	8,5
	Pension	1,2	1,2	1,3
	Lønrefusion	-0,2	-0,1	-0,1
	Andre personaleomkostninger	-1,7	0	0
	Personaleomkostninger i alt	6,2	8,5	9,7
	Af- og nedskrivninger	0,1	0,2	0,2
	Internt køb af varer og tjenesteydelser	0,6	0,5	0,7
	Andre ordinære driftsomkostninger i alt	2,2	3,3	2,0
	Ordinære driftsomkostninger i alt	10,3	14,1¹	14,1
	Resultat af ordinær drift	-1,8	1,5	0
	Andre driftsposter			
	Andre driftsindtægter	-0,1	0	0
	Andre driftsomkostninger	0	0	0
	Resultat før finansielle poster	-1,9	0	0
	Finansielle poster			
	Finansielle indtægter	0	0	0
	Finansielle omkostninger	0	0,1	0
	Resultat før ekstraordinære poster	-1,9	0,1	0
	Ekstraordinære poster			
	Ekstraordinære indtægter	0	0	0
	Ekstraordinære omkostninger	0	0	0
	Årets resultat	-1,9	1,5	0

¹ Difference grundet afrunding



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Der var ved grundbudgettet 2021 budgetteret med et merforbrug på 2,5 mio. kr. i forhold til bevillingen på 11,6 mio. kr. Havarikommissionen har i 2021 modtaget en tillægsbevilling på 1,0 mio. kr.

Tabel 7	
Resultatdisponering	
<i>(mio. kr.)</i>	2021
Disponeret bortfald	0
Disponeret til udbytte til statskassen	0
Disponeret til overført overskud	-1,5

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

3.3 Balance

Havarikommissionens balance viser Havarikommissionens aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2021.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 8

Balancen

Note	Aktiver (tusind kr.)	2020	2021	Note	Passiver (tusind kr.)	2020	2021
	Anlægsaktiver				Egenkapital		
1	Immaterielle anlægs-aktiver				Reguleret egenkapital (startkapital)	-264	-264
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	0	0		Opskrivninger	0	0
	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	0	0		Reserveret egenkapital	0	0
	Udviklingsprojekter under opførelse	0	0		Bortfald	0-	0
	Immaterielle anlægs-aktiver i alt	0	0		Udbytte til staten	0	0
2	Materielle anlægsaktiver				Overført overskud	-2.242	-707
	Grunde, arealer og bygninger	57	48		Egenkapital i alt	-2.505²	-971
	Infrastruktur	0	0				
	Produktionsanlæg og Maskiner	0	0		Hensatte forpligtelser	-150	-150
	Transportmateriel	893	691				
	Inventar og IT-udstyr	89	113		Langfristede gældsforpligtelser		
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0		FF4 Langfristet gæld	-545	-913
	Materielle anlægsaktiver i alt	1.039	852		Donationer	0	0
	Finansielle anlægsaktiver				Prioritetsgæld	0	0
	Statsforskrivning	264	264		Anden langfristet gæld	0	0
	Øvrige finansielle anlægs-aktiver	0	0		Langfristede gældsforpligtelser i alt	-545	-913
	Finansielle anlægsaktiver i alt	264	264				
	Anlægsaktiver i alt	1.303	1.116		Kortfristede gældsforpligtelser		
	Omsætningsaktiver				Leverandører af varer og tjenesteydelser	-685	-833
	Varebeholdninger	0	0		Anden kortfristet gæld	-121	-151
	Tilgodehavender	682	573		Skyldige feriepenge	-355	-347
	Periodeafgrænsningsposter	0	0		Reserveret bevilling	0	0
	Værdipapirer	0	0		Igangværende arbejder for fremmed regning	0	0
	Likvide beholdninger				Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	0	0
	FF5 Uforrentet konto	4.553	3.679		Skyldige indefrosne feriepenge	-809	0
	FF7 Finansieringskonto	-1.368	-2.002		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	-1.970	-1.332
	Andre likvider	0	0				
	Likvide beholdninger i alt	3.185	1.677		Gældsforpligtelser i alt	-2.515	-2.245
	Omsætningsaktiver i alt	3.867	2.250		Passiver i alt	-5.170	-3.366
	Aktiver i alt	5.170	3.366				



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

3.4 Egenkapitalforklaring

Tabel 9		
Egenkapitalforklaring		
Egenkapital primo 2021 (tusind kr.)	2020	2021
Reguleret egenkapital primo	-264	-264
+Ændring i reguleret egenkapital	0	0
Reguleret egenkapital ultimo	-264	-264
Opskrivninger primo	0	0
+Ændring i opskrivninger	0	0
Opskrivninger	0	0
Reserveret egenkapital primo	0	0
+Ændring i reserveret egenkapital	0	0
Reserveret egenkapital, ultimo	0	0
Overført overskud primo	-344	-2.241
+Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
+Regulering af overført overskud	0	0
+Overført fra årets resultat	-1.898	1.535
-Bortfald årets resultat	0	0
-Udbytte til staten	0	0
Overført overskud ultimo	-2.241	-707
Egenkapital ultimo 2021	-2.505	-971



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

3.5 Likviditet og låneramme

Tabel 10	
Udnyttelse af låneramme	
<i>Mio. kr.</i>	2021
Sum af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0,9
Låneramme	1,8
Udnyttelsesgrad i pct.	47,3

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommisionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2021.

3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2021 var på 7,7 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2021 var på 8,5 mio. kr.

Tabel 11	
Opfølgning på lønsumsloft	
<i>(mio. kr.)</i>	2021
Lønsumsloft FL	7,7
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	7,7
Lønforbrug under lønsumsloft	8,5
Difference (merforbrug)	-0,8
Akk. opsparing ult. 2020	3,3
Akk. opsparing ult. 2021	2,5

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommisionens bevillinger og udgifter i 2021 er i oversigtsform vist i nedenstående tabel.

Tabel 12							
Bevillingsregnskab (§28.12.03)							
Hovedkonti	Navn	Bevillings-type	Mio. kr.	Bevilling	Regnskab	Afvigelse	Videreførelse Ultimo
28.12.03	Havarikommisionen	Driftsbevilling	Udgifter	12,6	14,1	-1,5	0
			Indtægter	0	0	0	0

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

Havarikommisionen havde i 2021 et forbrug (efter finansielle poster) på 14,1 mio. kr.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

4. Bilag

4.1 Noter til resultatopgørelse og balance

Hensatte forpligtigelser (Balancen)

Havarikommisionen har i 2021 ikke foretaget hensættelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Havarikommisionen har ingen immaterielle anlægsaktiver.

Tabel 14						
Materielle anlægsaktiver						
(tusind kr.)	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Produktionsanlæg og maskiner	Transportmateriel	Inventar og IT-udstyr	I alt
Kostpris	1.490	0	393	1.012	538	3.432
Primokorrektioner og flytning ml. bogføringskredse	0	0	0	0	0	0
Tilgang	0	0	0	0	50	50
Afgang	0	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31.12.2021	1.490	0	393	1.012	588	3.482
Akkumulerede afskrivninger	-1.441	0	-393	-321	-475	-2.631
Akkumulerede nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2021	-1.441	0	-393	-321	-475	-2.631
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2021	48	0	0	691	113	852
Årets afskrivninger	-8	0	0	-202	-26	-237
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Årets af- og nedskrivninger	-8	0	0	-202	-26	-237

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

4.2 Indtægtsdækket virksomhed

Havarikommisionen har ingen indtægtsdækket virksomhed.

4.3 Fællesstatslige løsninger

Havarikommisionen sælger ingen fællesstatslige løsninger

4.4 Gebyrfinansieret virksomhed

Havarikommisionen har ingen gebyrfinansieret virksomhed.

4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter

Havarikommisionen har ingen tilskudsfinansierede aktiviteter.

4.5 Forelagte investeringer

Havarikommisionen har ingen forelagte investeringer.

4.6 It-omkostninger

Tabel 23

It-omkostninger

Sammensætning	(Mio. kr.)
Interne personaleomkostninger til IT (IT-drift/-vedligehold/-udvikling)	0
Interne statslige køb af IT, herunder fra Statens IT	0
IT-systemdrift	0
IT-vedligehold	0,4
IT-udviklingsomkostninger	0
Udgifter til IT-varer til forbrug	0,8
I alt	1,2

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

4.7 Supplerende bilag

Havarikommisionen har ingen supplerende bilag.