



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

ÅRSRAPPORT



2020



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 Målrapporing	12
3. Regnskab	18
3.1 Anvendte regnskabspraksis	18
3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03)	20
Tabel 6	20
Resultatopgørelse	20
3.3 Balance	21
3.4 Egenkapitalforklaring	23
3.5 Likviditet og låneramme	23
3.6 Opfølgning på lønsumsloft	24
3.7 Bevillingsregnskabet	24
4. Bilag	25
4.1 Noter til resultatopgørelse og balance	25
4.2 Indtægtsdækket virksomhed	26
4.3 Gebyrfinansieret virksomhed	26
4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter	26



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

4.5 Forelagte investeringer	26
4.6 It-omkostninger.....	26
4.7 Supplerende bilag	26



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Økonomistyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (November 2020) 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 november 2020.

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 2020.

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

16/3 2021

Ringsted, den 23. februar 2021

Departementschef Jacob Heinsen
Transportministeriet

Chef Martin Puggaard
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

2. Beretning

2.1 Præsentation af virksomheden

Virksomhedens omfang

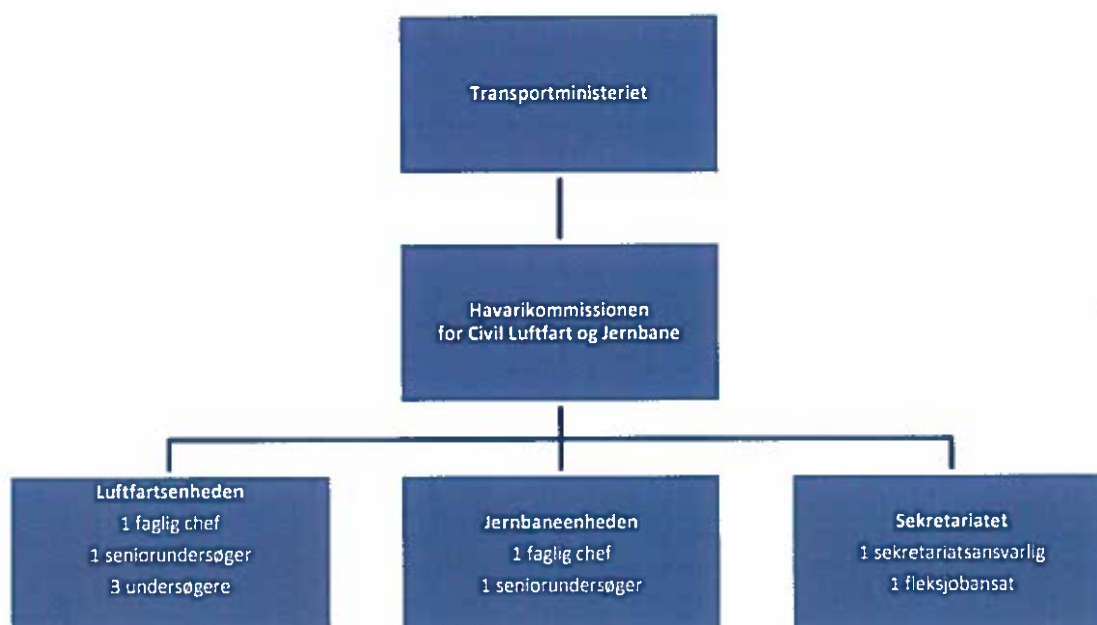
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transportministeriet.

Havarikommisionen består af otte årsværk, og er fordelt på otte medarbejdere, der er organiseret i to faglige enheder Luftfartsenheden og Jernbaneenheden, og i en støttefunktion Sekretariatet. Ud over de otte årsværk, har Havarikommisionen en fleksjobmedarbejder ansat på 12 timer ugentligt.

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:





Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Mission og vision

Gennem vores mission og vision ønsker Havarikommisionen at fortælle om verden, hvad vi gør, hvordan vi arbejder, og hvad vi vil sikre og udvikle i Havarikommisionens fremtid.

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

Missionen

Havarikommisionen 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 Havarikommisionen formuleret sin vision som følger:

- Vi vil levere et undersøgelsesresultat af høj faglig karakter inden for en tidshorizont, 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.
- Havarikommisionen 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 Havarikommisionen både internt og eksternt.

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

Kerneopgaver

Havarikommisionens 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 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.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

2.2 Ledelsesberetning

Underretninger til Havarikommissionen

Ved modtagelse af underretninger på enten luftfarts- eller på 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 65 underretninger i 2020.

21 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 én undersøgelse, hvor anden stat var ansvarlig for undersøgelsen. Luftfartsenhedens rolle som akkrediteret repræsentant var jævnfør de internationale standarder i ICAO Anneks 13, hvor anden stat kan anmode om deltagelse såfremt der er danske statsborgere eller danske registrerede luftfartøjer involveret eller hvor oplysninger indhentes i Danmark.

Jernbaneenheden modtog 94 underretninger i 2020.

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

Efter indledende undersøgelser blev 10 af de resterende 60 underretninger genstand for yderligere undersøgelse.

Luftfart

Der indtraf ingen større havarier i 2020 inden for luftfartsområdet.

Effekten af Corona-virusen påvirkede den civile luftfart, både den kommercielle og ikke-kommercielle luftfart.

Havarikommissionen modtog 30 underretninger færre end i år 2019.

Antallet af flyvehavarier var 13, det samme antal som året før, og antallet af alvorlige hændelser var 9, mod 6 året før.

Der var et fald i antallet af kommercielle havarier og alvorlige hændelser grundet den lavere aktivitet på området. I modsætning hertil var der en 100 pct. stigning i antallet af havarier og alvorlige hændelser med svævefly.

Inden for den kommercielle luftfart optog specielt én undersøgelsessag med en akutlægeheli-kopter en del af luftfartsenhedens ressourcer.

Inden for privatflyvning (General Aviation) optog havariet på Fur Flyveplads en del af enhedens ressourcer.

I forbindelse med stigningen i antallet af svæveflysager har der løbende været en dialog med mellem Dansk Svæveflyver Unions sikkerhedsudvalg og Havarikommissionen med det fokus at



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

forebygge lignende havarier og alvorlig hændelser ud fra den læring som kunne uddrages. Dette arbejde fortsættes ind i 2021, og læringen bruges af Dansk Svæveflyver Unions sikkerhedsudvalg til forberedelse af den kommende svæveflyversæson.

I 2020 var der også en dialog med Dansk Ballonunion. Dialogen tog udgangspunkt i meddelelsespligten til Havarikommissionen, ændringer inden for ballonflyvning i Danmark og det generelle samarbejde, hvilket ledte til en revidering af den eksisterende samarbejdsaftale mellem unionen og Havarikommissionen.

Jernbane

Der indtraf ingen alvorlige ulykker¹ inden for jernbaneområdet i 2020.

Effekten af Corona-virussen påvirkede også jernbaneområdet, og Havarikommissionen modtog 28 færre underretninger i 2020 end i 2019.

Der var særligt tre hændelser i 2020, der under lidt anderledes forhold kunne være endt ud i alvorlige ulykker. Der var ikke lighedstræk mellem hændelserne, så der kan ikke udeledes en tendens heraf.

Der var tale om følgende tre hændelser; et lejenedbrud på et ER togsæt, et IC tog som påkørte et bånd fra en trolje og en nærved-kollision mellem to passagertog på en et-sporet strækning uden ATC.

HCLJ har i 2020 endvidere haft fokus på sager vedrørende arbejde i sporet, da der på tværs i Europa opleves en stigende tendens til hændelser i forbindelse med sporarbejder, hvor der anvendes op til flere underleverandører i entreprisen.

¹ Alvorlige ulykker er defineret i Jernbanesikkerhedsdirektivet artikel 3 I).



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 2020 på 11,8 mio. kr. samt en tillægsbevilling på 0,3 mio. kr.

Havarikommisionen havde i 2020 et nettoforbrug (før finansielle poster) på 12,1 mio. kr.

Tabel 1			
Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal			
(mio. kr.)	2019	2020	2021
Resultatopgørelse			
Ordinære driftsindtægter	-15,5	-12,1	-11,6
Ordinære driftsomkostninger	18,9	10,3	14,1
Resultat af ordinære drift	3,4	-1,8	2,5
Resultat før finansielle poster	3,2	-1,9	
Årets resultat	3,3	-1,9	
Balance			
Anlægsaktiver i alt	0,1	1,0	0,0
Omsætningsaktiver	0,9	0,7	
Egenkapital	-0,6	-2,5	0,0
Langfristet gæld	-0,1	-0,5	
Kortfristet gæld	-3,3	-2,0	
Finansielle nøgletal			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	3,6	57,7	44,6
Bevillingsandel	100	100	100
Udvalgte KPI'er			
Overholdelse af betalingsfrister	82,0	89,0	-
Personaleoplysninger			
Antal årsværk (ultimo)	8,4	8,4	9,4
Årsværkspris	1,0	0,7 ²	0,9

² Årsværksprisen for 2020 er lavere end 2019 og vores forventninger til 2021. Det skyldes at der i 2020 er blevet indtægtsført 1,7 mio. kr. vedr. hensat rådighedsløn som blev udbetalt i 2018



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 2
Havarikommisionens hovedkonto: §28.12.03

	(Mio. kr.)	Bevilling			Regnskab	Overført over- skud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
I alt	Udgifter	11,8	0,3	12,1	10,3	0,0
	Indtægter	-	-	-	-0,1³	0,0
	Balance	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2

2.3 Kerneopgaver og ressourcer

Havarikommisionen er en uafhængig statslig organisation under Transportministeriet.

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

Havarikommisionen 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.

Havarikommisionens undersøgelsesforpligtigelse omfatter rigsfællesskabet Danmark, Grønland og Færøerne. Hvis dansk transportmateriel eller danske statsborgere er involveret i havarier,

³ Indtægten er fra betaling af udestående fra tidligere ansatte.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

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 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 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 otte årsværk er fordelt således, at jernbaneenheden har to undersøgelsesårsværk, luftfartsenheden fem undersøgelsesårsværk og sekretariatet ét årsværk. Ud over de otte årsværk har Havarikommisionen en fleksjobmedarbejder ansat på 12 timer ugentligt.

Som del af Havarikommisionens 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.

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

Havarikommisionen har kontorfaciliteter i Ringsted og undersøgelsesfaciliteter i Roskilde. Der er et igangværende projekt med at samle faciliteterne i Ringsted. Løsningsmuligheder holdes løbende op imod nuværende faciliteter og afledte økonomiske konsekvenser. Det forventes at projektet afsluttes i første eller andet kvartal 2024.

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.



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 3

Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

Opgave (mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
Hjælpefunktioner samt generel ledelse og administration	-6,0	-0,1	2,3	-3,8
Undersøgelser m.v. luftfart	-3,8	0,0	5,7	1,9
Undersøgelser m.v. jernbane	-2,3	0,0	2,3	0,0
I alt	-12,1	-0,1	10,3	-1,9

2.4 Målrapportering

I 2020 var Havarikommisionen omfattet af "Mål- og resultatplan 2019-2022" mellem Havarikommisionen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement, og Havarikommisionens målrapportering foretages i henhold til denne mål- og resultatplan.

Effektiv gennemførelse af undersøgelser

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

Mål 2.1.1	Levere 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>
2020	Over 85 %	75 - 85 %	Under 75 %

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>
2020	Over 85 %	75 - 85 %	Under 75 %



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

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>
2020	66 %	34 - 65 %	Under 34 %

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 tidshorisont 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.		
	<i>Fuld opfyldelse</i>	<i>Delvis opfyldelse</i>	<i>Ingen opfyldelse</i>
2020	66 %	34 - 65 %	Under 34 %



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Målrapporing 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.	92,9 %	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 2020	
Luftfart	13	92,9 %
	14	
Jernbane	6	100 %
	6	

For luftfartsenhedens vedkommende blev resultatet af offentliggjorte redegørelser/rapporter på under 12 måneder på 92,9 procent, hvorved luftfartsenheden opnåede fuld opfyldelse af resultatkravet.

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



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

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

Ved årets udgave forelå der ikke en evalueringsrapport, hvilket hovedsagligt var grundet fokus på håndtering af undersøgelsesopgaver og det forhold, at assistere med løsning af sekretariatsopgaver under barselsvikariat.

Årets resultatopfyldelse for opfølgning på ICAO audit

Tre ud af 18 punkter blev færdigbehandlet i 2019, hvilket gav 16,7 procent færdiggjorte punkter i forhold til de samlede 18 punkter. I 2020 er der blevet arbejdet med opfølgningen, men der blev ikke færdiggjort yderligere 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>
2020	66 %	34 - 65 %	Under 34 %

Uddybende analyser og vurderinger

Gennem 2019 blev der flyttet ressourcer fra luftfartsenheden til jernbaneenheden i forbindelse med gennemførelsen af undersøgelsen af den alvorlige togulykke på Storebæltsbroen 2. januar 2019.

I andet kvartal af 2020 blev opfølgning på ICAO auditten sat i gang igen. Nogle af de igangsatte punkter har en længere arbejdstidshorisont end 12 måneder, hvorfor de ikke var færdigbehandlede ved udgangen af året.

Ressourceprioriteringen i 2019 vil have indflydelse på resultatmålet i den resterende målperiode, og forsinkelsen skønnes ikke at kunne indhentes. Idet ingen af auditpunkterne var kritiske, så vil forsinkelsen ikke være kritisk for luftfartsenheden og dennes håndtering af sine forpligtelser i forhold til de internationale standarder og rekommanderede praksisser.



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 jernbaneenheden. 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>
2020	66 %	34 – 65 %	Under 34 %

Uddybende analyser og vurderinger

De to udestående hovedpunkter vedrører dansk jernbanelovgivning og ressourcerne i jernbaneenheden.

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

Omkring ressourcerne i jernbaneenheden så vurderede ERA, at jernbaneenhedens ressourcer burde opnormeres. Begrundelserne for en opnormering var flere og blandt de væsentligste begrundelser var, at sikre og bibeholde viden i enheden, at skabe mulighed for opfølgende uddannelse, deltagelse i internationalt arbejde og minimere risikoen for tab eller manglende nødvendig faglig viden i en længere periode. Havarikommissionen kan tilslutte sig ERA vurdering, og det er ledelsens vurdering, at opnormering med ét jernbaneundersøgelsesårsværk vil kunne løse den faglig fremtidige udfordring. Jernbaneenhedens ressourcer opnormeres i andet kvartal af 2021 med ét undersøgelsesårsværk.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

2.5 Forventninger til det kommende år

Ved udgangen af 2020 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 2021.

Evalueringsrapporten for anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer forventes at foreligge i løbet af første halvår af 2021.

Det forventes, at målet for opfølgning på ICAO audit kan delvis opfyldes 2021 og færdiggøres i 2022.

Det forventes, at den indledende fase af det byggeprojekt, der samler Havarikommissionens faciliteter i Ringsted, kommer til at belaste nogle af kommissionens ressourcer gennem året.

Derudover er der ikke kendte arbejdsopgaver, der vil påvirke Havarikommissionens normale opgaveløsning i 2021.

Tabel 5

Forventninger til det kommende år.

	Regnskab 2020	Grundbudget 2021
Bevilling og øvrige indtægter	-12,3	-11,6
Udgifter	10,3	14,1
Resultat	-1,9	2,5

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

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



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

3. Regnskab

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

Regnskabet aflægges i henhold til Finansministeriets Bekendtgørelse nr. 116 om statens regnskabsvæsen af 27. februar 2018 (Regnskabsbekendtgørelsen). Endvidere er Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (november 2020) 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 tre år. Havarikommisionen har for tiden ingen immaterielle anlægsaktiver.

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

Havarikommisionen har indgået kundefortale 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 & 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. kundefortale, 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.

I 2020 er regnskabspraksis for værdiansættelse af feriepengeforpligtelsen ændret, således at det arbejdsgivebetalte pensionsbidrag og tjenestemandspensionsbidrag til § 36 Pensionsvæsenet nu medtages i beregning af skyldig løn under ferie. Den anvendte regnskabspraksis er ændret som følge af aktstykke 291 (Folketingsår 2019/2020). Ændringen i værdiansættelse af feriepengeforpligtelsen er registreret som en primokorrektion på balancen og har medført, at feriepengeforpligtelsen er opreguleret med 0,11 mio. kr.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

3.2 Resultatopgørelse mv. (§28.12.03)

Tabel 6

Resultatopgørelse

	(mio. kr.)	2019	2020	2021
Note	Ordinære driftsindtægter			
	Bevilling	-15,5	-12,1	-11,6
	Salg af varer og tjenesteydelser	0,0	0,0	
	Eksternt salg af varer og tjenester	0,0	0,0	
	Internt salg af varer og tjenester	0,0	0,0	
	Tilskud til egen drift	0,0	0,0	
	Gebyrer	0,0	0,0	
	Ordinære driftsindtægter i alt	-15,5	-12,1	-11,6
	Ordinære driftsomkostninger			
	Ændring i lagre	0,0	0,0	
	Forbrugsomkostninger			
	Husleje	1,1	1,2	1,0
	Forbrugsomkostninger i alt	1,1	1,2	1,0
	Personaleomkostninger			
	Lønninger	7,0	6,9	7,7
	Pension	1,1	1,2	1,0
	Lønrefusion	-0,1	-0,2	
	Andre personaleomkostninger	0,0	-1,7	
	Personaleomkostninger i alt	8,0	6,2	8,7
	Af- og nedskrivninger	0,0	0,1	0,2
	Internt køb af varer og tjenesteydelser	3,4	0,6	0,6
	Andre ordinære driftsomkostninger i alt	6,3	2,2	2,8
	Ordinære driftsomkostninger i alt	18,9⁴	10,3	13,3
	Resultat af ordinær drift	3,4	-1,8	1,7
	Andre driftsposter			
	Andre driftsindtægter	-0,2	-0,1	0,0
	Andre driftsomkostninger	0,0	0,0	0,0
	Resultat før finansielle poster	3,2	-1,9	1,7
	Finansielle poster			
	Finansielle indtægter	0,0	0,0	0,0
	Finansielle omkostninger	0,1	0,0	0,0
	Resultat før ekstraordinære poster	0,1	-1,9	0
	Ekstraordinære poster			
	Ekstraordinære indtægter	0,0	0,0	0,0
	Ekstraordinære omkostninger	0,0	0,0	0,0
	Årets resultat	3,3	1,9	1,7

⁴ Difference skyldes afrunding



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Der var ved grundbudgettet 2020 budgetteret med et merforbrug på 1,1 mio. kr. i forhold til bevillingen på 11,8 mio. kr. Havarikommissionen har i 2020 modtaget en tillægsbevilling på 0,3 mio. kr.

Tabel 7

Resultatdisponering

Ved årsafslutningen for 2018 blev der ved en fejl ikke foretaget en resultatdisponering, hvilket der blev korrigeret for i 2019. Denne korrektion på 3,7 mio. kr. har medført en fejl i dette års resultatdisponering. Samtidig er der blevet bogført 419,99 kr. efter lukning af regnskabet for 2019, hvilket ligeledes giver en afvigelse. Hvorfor beløbet for disponeret overført overskud ikke er korrekt. Tabellen viser således tallene som de ser ud i SKS.

<i>(mio. kr.)</i>	2020
Disponeret bortfald	0,0
Disponeret til udbytte til statskassen	0,0
Disponeret til overført overskud	1,9

3.3 Balance

Havarikommissionens balance viser Havarikommissionens aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2020.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Tabel 8

Balancen

Note	Aktiver (tusind kr.)	2019	2020	Note	Passiver (tusind kr.)	2019	2020
	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	-2.241
	Immaterielle anlægs-aktiver i alt	0	0		Udbytte til staten	0	0
2	Materielle anlægsaktiver				Overført overskud	-3.692	-344
	Grunde, arealer og bygninger	73	57		Egenkapital i alt	-3.956	-2.505
	Infrastruktur	0	893				
	Produktionsanlæg og Maskiner	0	0		Hensatte forpligtelser	-1.853	-150
	Transportmateriel	0	0				
	Inventar og IT-udstyr	1	89		Langfristede gældsforpligtelser		
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0		FF4 Langfristet gæld	-83	-545
	Materielle anlægsaktiver i alt	74	1.039		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	-83	-545
	Finansielle anlægsaktiver i alt	264	264				
	Anlægsaktiver i alt	338	1.303		Kortfristede gældsforpligtelser		
	Omsætningsaktiver				Leverandører af varer og tjenesteydelser	-2.332	-685
	Varebeholdninger	0	0		Anden kortfristet gæld	20	-121
	Tilgodehavender	989	682		Skyldige feriepenge	-851	-355
	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	10.711	4.553		Skyldige indefrosne feriepenge		-809
	FF7 Finansieringskonto	-2.984	-1.368		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	-3.163	-1.970
	Andre likvider	0	-1.368				
	Likvide beholdninger i alt	7.728	3.185		Gældsforpligtelser i alt	-3.246	-2.515
	Omsætningsaktiver i alt	8.717	3.867		Passiver i alt	-9.055	-5.170
	Aktiver i alt	9.055	5.170				

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

3.4 Egenkapitalforklaring

Havarikommissionens egenkapital blev ultimo 2020 formindsket med det negative resultatet for både 2018 og 2019 på i alt 7,1 mio. kr.

Tabel 9

Egenkapitalforklaring

Egenkapital primo 2019 (tusind kr.)	2019	2020
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	-3.692	-344
+Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
+Regulering af overført overskud	0	0
+Overført fra årets resultat	3.348	-1.898
-Bortfald årets resultat	0	0
-Udbytte til staten	0	0
Overført overskud ultimo	-344	-2.241
Egenkapital ultimo 2020	-608	-2.505

3.5 Likviditet og låneramme

Tabel 10

Udnyttelse af låneramme

Mio. kr.	2020
Sum af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0,1
Låneramme	1,8
Udnyttelsesgrad i pct.	57,7

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommissionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2019.

3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2020 var på 7,7 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2020 var på 8,7 mio. kr.

Tabel 11

Opfølgning på lønsumsloft

(mio. kr.)	2020
Lønsumsloft FL	7,8
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	8,1
Lønforbrug under lønsumsloft	6,2
Difference (mindreforbrug)	1,9
Akk. opsparing ult. 2019	1,4
Akk. opsparing ult. 2020	3,3

På baggrund af regnskabet for 2019 er der ultimo 2019 1,1 mio. kr. på lønsumsopsparingen, hvilket overføres til 2020.

3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommissionens bevillinger og udgifter i 2019 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	12,1	10,2	1,9	-2,2
			Indtægter	-	-0,1	0,1	0,0

Havarikommissionen havde i 2020 et forbrug (efter finansielle poster) på 19,0 mio. kr.



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

4. Bilag

4.1 Noter til resultatopgørelse og balance

Hensatte forpligtigelser (Balancen)

Havarikommissionen har i 2020 ikke foretaget hensættelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Havarikommissionen har ingen immaterielle anlægsaktiver.

Tabel 14

Materielle anlægsaktiver

(tusind kr.)	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Produktionsanlæg og maskiner	Transportmateriel	IT-udstyr	Inventar	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris	1.489	0	393	974	546	68	3.470
Primokorrektioner og flytning ml. bogfø- ringskredse	0	0	0	0	0	0	0
Tilgang	0	0	0	1.012	90	0	1.102
Afgang	0	0	0	-974	-166	0	-1.141
Kostpris pr. 31.12.2020	1.490	0	394	1.012	470	68	3.432
Akkumulerede afskrivninger	-1.433	0	-393	-119	-381	-68	-2.393
Akkumulerede nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2020	-1.433	0	-393	-119	-381	-68	-2.393
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2020	57	0	0	893	89	0	1.039
Årets afskrivninger	-8	0	855	-	165	0	1.012
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
Årets af- og nedskrivninger	-8	0	855	0	165	0	1.012



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

4.2 Indtægtsdækket virksomhed

Havarikommissionen har ingen Indtægtsdækket virksomhed.

4.3 Gebyrfinansieret virksomhed

Havarikommissionen har ingen gebyrfinansieret virksomhed.

4.4 Tilskudsfinansieret aktiviteter

Havarikommissionen har ingen tilskudsfinansierede aktiviteter.

4.5 Forelagte investeringer

Havarikommissionen har ingen forelagte investeringer.

4.6 It-omkostninger

It-omkostninger

Sammensætning	(Mio. kr.)
Interne personaleomkostninger til It (it-drift/-vedligehold/-udvikling)	0,0
It-systemdrift	0,0
It-vedligehold	0,5
It-udviklingsomkostninger	0,0
Udgifter til it-varer til forbrug	0,7
I alt	1,2

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer

4.7 Supplerende bilag

Havarikommissionen har ingen supplerende bilag.