



Havarikommissionen

Årsrapport 2009

for

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



## Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	3
2. Beretning .....	4
2.1 Mission og vision .....	4
2.2 Oversigt over hovedkonto .....	5
2.3 Årets faglige resultater .....	5
2.4 Vurdering af årets økonomiske resultat.....	8
2.5 Opgaver og ressourcer .....	10
2.5.1 Skematisk oversigt.....	11
2.5.2 Redegørelse for reservation.....	11
2.6 Administrerede udgifter og indtægter.....	12
2.7 Forventninger til kommende år .....	12
3. Målrapportering.....	13
4. Regnskab .....	14
4.1 Regnskabspraksis .....	14
4.2 Resultatopgørelse (§ 28.12.03).....	15
4.3 Balance .....	17
4.4 Egenkapitalforklaring .....	19
4.5 Opfølgning på likviditetsordningen.....	20
4.5.1 Opfølgning på lånerammen .....	20
4.6 Opfølgning på lønsumsloft .....	20
4.7 Bevillingsregnskab for Havarikommissionen 2009 (§ 28.12.03).....	20
5. Fremlæggelse og påtegning .....	22
6. Bilag .....	23

---



## 1. Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Finansministeriets bekendtgørelse om statens regnskabsvæsen og giver en kort fremstilling af Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) aktiviteter og regnskab i 2009.

Havarikommissionen giver månedligt en samlet information om resultaterne af foretagne undersøgelser inden for luftfartsområdet. Publikationen lægges på Havarikommissionens hjemmeside hvor også offentliggjorte rapporter over havarier og undersøgte hændelser inden for luftfart kan findes fra 1999 og frem.

På jernbanelområdet kan der på hjemmesiden findes offentliggjorte undersøgelsesresultater fra 1996 og frem.

Havarikommissionen tilbyder interesserede i brancherne, pressen mv. en service så de modtager en e-mail når nye rapporter mv. er lagt på hjemmesiden.



## 2. Beretning

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane er en selvstændig institution under Transportministeriet som er oprettet i henhold til Lov nr. 198 af 3. maj 1978 og Lov nr. 323 af 5. maj 2004 om ændringer af lov om jernbanesikkerhed m.v. og lov om luftfart og om ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v.

Havarikommissionen har som hovedopgave at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneanområdet i Danmark og havarier og hændelser på luftfartsområdet i Danmark, Grønland og Færøerne. Såfremt danske passagerer eller dansk registrerede fly eller tog er involveret, eller andre særlige forhold taler derfor, så kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser der gennemføres af en anden stats undersøgelsesmyndigheder.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar, men har udelukkende et forebyggende sigte med henblik på at undgå havarier og ulykker i fremtiden.

På baggrund af foretagne undersøgelser kan Havarikommissionen fremkomme med rekommandationer om forhold som vurderes at føre til øget sikkerhed. Disse rekommandationer stiles til de relevante myndigheder der typisk er Trafikstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen. De europæiske agenturer (hhv. EASA, European Aviation Safety Agency og ERA, European Rail Agency) er i stigende grad modtagere af rekommandationer.

De nævnte nationale myndigheder og europæiske agenturer er sammen med virksomheder og foreninger inden for luftfarts- og jernbaneanområderne kommissionens væsentligste samarbejdspartnere.

Den direkte borgerkontakt sker primært hvor de pågældende enten er direkte involverede eller vidner til havari, ulykke eller hændelse.

### 2.1 Mission og vision

Havarikommissionen har i efteråret 2009 arbejdet med opdatering af missionen og visionen gennem en proces der har involveret ledelse, Samarbejdsudvalget og den samlede medarbejdergruppe.

#### **Havarikommissionens mission**

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser fremsætte rekommandationer med henblik på at forebygge havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart.

Den rolle og opgave, der udtrykkes i missionen, er helt fundamental for Havarikommissionens virke og må aldrig udfordres eller undermineres.

Havarikommissionens vision præsenterer den ønskede udviklingsretning for Havarikommissionen og dermed hvor Havarikommissionen ønsker at stå i løbet af nogle år.



## Havarikommisionens vision

Havarikommisionen vil til stadighed:

- sikre at undersøgelsesaktiviteterne lever op til den faglige og teknologiske udvikling på området
- udvikle arbejdspladsen så den er attraktiv for medarbejderne
- styrke samarbejde og dialog med relevante nationale og internationale parter

Visionen udtrykker at Havarikommisionen har fokus på tre områder for udvikling.

Fortsat udvikling af Havarikommisionens ”produkt”, som her er udtrykt ved undersøgelsesaktiviteterne, er centralt. Den faglige og teknologiske udvikling sker i høj grad internationalt og kan vedrøre såvel kvalitet som effektivitet knyttet til aktiviteterne, og Havarikommisionen følger denne udvikling gennem fagligt samarbejde, kurser, konferencer m.v.

Medarbejderne er den væsentligste ressource for Havarikommisionen hvorved medarbejdernes oplevelse af Havarikommisionen som en attraktiv arbejdsplads er vigtig. Ønsket om en attraktiv arbejdsplads kan have mange facetter, og i Havarikommisionen omfatter det bl.a. aspekter som personlig og faglig udvikling, godt internt samarbejds-klima, rimelige lønforhold og personlig sikkerhed på ulykkessteder.

Godt samarbejde og dialog med søsterorganisationer og andre parter styrker Havarikommisionens undersøgelsesarbejde både hvad angår effektivitet og kvalitet, ligesom godt samarbejde og dialog er centralt for at få rekommandationer og tilknyttet viden ud i brancherne. Havarikommisionen indgår såvel nationalt som internationalt i et netværk af søsterorganisationer, myndigheder, virksomheder, organisationer m.fl. med forskellige roller i branchernes indsats for at øge sikkerhed i brancherne.

## **2.2 Oversigt over hovedkonto**

Der aflægges årsrapport for hovedkonto:

28.12.03. Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Driftsbevilling).

## **2.3 Årets faglige resultater**

I 2009 var Havarikommisionen omfattet af Resultatkontrakt 2008 – 2011 som blev indgået med Transportministeriet i januar 2008. I december 2009 blev der indgået en fornyet resultatkontrakt der gælder for 2010.



## Havarikommissionen

---

I 1. kvartal 2009 var Havarikommissionens souschef/chef for Luftfartsenheden konstitueret som chef for Havarikommissionen og 1. april 2009 tiltrådte ny chef for Havarikommissionen

Havarikommissionen har prioriteret at arbejde på at styrke Havarikommissionens udadvendte profil. Denne proces har i efteråret 2009 omfattet 2-dages intensiv medietræning for alle, udarbejdelse af en presse- og kommunikationsstrategi, skrivekurser med fokus på faglige rapporter og udarbejdelse af samarbejdsaftaler med centrale parter. Denne proces videreføres bl.a. med vægt på modernisering af hjemmesiden og fokus på kommunikation ved offentliggørelse af rapporter, redegørelser mv.

I efteråret 2009 fik Transportministeriet gennemført en ekstern analyse af luftfartshavariinspektørernes lønniveau, hvilket bl.a. skete på baggrund af at det i en periode på 2 år ikke var lykkedes at få besat en stilling på luftfartsområdet for en medarbejder med operativ helikopter erfaring. Analysen omfattede en vurdering af opgaver og kompetencekrav samt en sammenligning med det øvrige relevante offentlige og private arbejdsmarked. På basis af analysen fik Havarikommissionen tilført ekstra lønmidler til havariinspektører i Luftfartsenheden hvilket dannede et nyt grundlag for at få den ubesatte stilling besat i begyndelsen af 2010.

Luftfartsenheden har i år 2009 bl.a. fokuseret på en styrkelse af kompetencerne inden for undersøgelser af helikopterhavarier, lufttrafiktjeneste og -ledelse (ATC/ATM) samt data processor enheder (sorte bokse).

”Internationalt Civil Aviation Organisation” (ICAO) gennemførte i november 2008 en audit af havari- og hændelsesundersøgelser i staten Danmark – herunder Havarikommissionen som tegner sig for størsteparten af processen. ICAO afdækkede fire afvigelser (dvs. forhold der ikke fuldt lever op til ICAO, Annex 13), hvorved at luftfartsenheden var den kommission, der havde haft færrest afvigelser ved de afviklede ICAO audits. Luftfartsenheden har i 2009 arbejdet på at lukke disse 4 afvigelser. Én afvigelse er ikke endeligt lukket da arbejdet med at udarbejde en fornyet samarbejdsaftale med Rigspolitiet endnu ikke er afsluttet.

I år 2009 har Havarikommissionens luftfartsenhed offentliggjort 94 rapporter, redegørelser og §138-sager. Antallet af uafsluttede undersøgelser steg i 2009 fra 30 til 59. Det skyldes bl.a. at der har været en ubesat stilling på luftfartsområdet hvilket, udover at der har manglet en person, også har medført at der er gået mere tid til helikoptersager hvor kompetencerne har skullet udvikles samtidig med undersøgelserne. Derudover skal nævnes at det sidste af de to Dash8-Q400 havarier (fra 2008) har været ressourcekrævende.

Luftfartsenheden har desuden været akkrediteret repræsentant i 10 sager hvor andre landes havarikommissioner har forestået undersøgelsen. Enheden har leveret forskellige ydelser fra direkte deltagelse til dataindsamling i Danmark.

Der er indberettet 100 sager til Havarikommissionens luftfartsenhed som burde være rapporteret til Statens Luftfartsvæsen efter BL 8-10 (det obligatoriske indberetningssystem) eller håndteret i operatørernes eget system. Luftfartsenheden har prioriteret at instruere de der har indberettet så dette forhold minimeres i fremtiden.

Jernbaneanheden har i 2009 prioriteret at nedbringe antallet af ”gamle” undersøgelser og har afsluttet 24 undersøgelser der har været mere end 12 mdr. gamle. Det betyder at der ultimo 2009 var 8 uafsluttede undersøgelser der var ældre end 12 mdr.



## Havarikommissionen

2. halvår af 2009 var på jernbaneanrådet præget dels af et større antal brande og røgudviklinger fra motorer på IC3-tog og dels af en voldsom overkørselsulykke ved Soderup.

Jernbaneanheden indførte efteråret 2008 en forenklet rapportform betegnet 21Q. Ordningen med 21Q redegørelser har med udgangen af 2009 fungeret i ca. 1½ år, og vil i 2010 blive taget op til revision. Det sker i erkendelsen af at samlingen af 21Q redegørelser er meget blandet. I en række tilfælde modtages meldinger som Havarikommissionen ikke undersøger, men som kan være relevant at synliggøre i branchen, hvilket ingen andre instanser gør. Derfor er 21Q redegørelser blevet offentliggjort primært af informationsbehov. I år 2009 har Havarikommissionens jernbaneanhed således offentliggjort 103 rapporter, redegørelser og § 21q-sager – med hovedvægt på § 21q-sager. Antallet af åbne sager ved udgangen af 2009 er fortsat relativt stort (62) hvilket bl.a. afspejler at der halvdelen af året kun var 3 medarbejdere til at dække rådighedstjenesten.

Jernbaneanheden håndterer et stort antal meldinger (ca. 500 årligt). Da Trafikstyrelsen ikke modtager hændelsesmeldinger, så accepterer Havarikommissionen i praksis et stort antal meldinger fra branchen for at sikre at alle relevante hændelser bliver identificeret.

Tabel 1. Antal indberetninger, underretninger, redegørelser og rapporter for år 2009.

Luffartsenheden	År 2009
Antal indberetninger	211
Antal flyvehavarier til undersøgelse	49
Antal flyvehændelser til undersøgelse	77
Fravalgt efter indledende vurdering	85
Offentliggjorte rapporter, redegørelser og § 138-sager <sup>1)2)</sup>	94

Jernbaneanheden	År 2009
Antal underretninger og rapporter	521
Antal jernbanculykker til undersøgelse	13
Antal jernbanchændelser til	92
Fravalgt efter indledende vurdering	416
Offentliggjorte rapporter, redegørelser og § 21q sager <sup>3)4)</sup>	102

<sup>1)</sup> Alle offentliggjorte rapporter, redegørelser og § 138-sager kan hentes på Havarikommissionens hjemmeside: [www.havarikommissionen.dk](http://www.havarikommissionen.dk).

Iflg. Luftfartslovens § 138 kan Havarikommissionen bestemme omfanget af undersøgelserne. Gældende for de såkaldte § 138-sager er, at de indeholder de faktuelle oplysninger i.f.m. de indledende undersøgelser, som er grundlaget for Havarikommissionens vurdering af ikke at gennemføre yderligere undersøgelser.

<sup>2)</sup> De offentliggjorte undersøgelsesresultater er ikke kun for år 2009. Indeholdt er også undersøgelsesresultater fra tidligere år.

<sup>3)</sup> Alle offentliggjorte rapporter, redegørelser og § 21q-sager kan hentes på Havarikommissionens hjemmeside [www.havarikommissionen.dk](http://www.havarikommissionen.dk).

Iflg. Lov om jernbane § 21q kan Havarikommissionen bestemme omfanget af undersøgelserne. Gældende for de såkaldte § 21q-sager er, at de indeholder de faktuelle oplysninger i.f.m. de indledende undersøgelser, som er grundlaget for Havarikommissionens vurdering af ikke at gennemføre yderligere undersøgelser.

<sup>4)</sup> De offentliggjorte undersøgelsesresultater er ikke kun for år 2009. Indeholdt er også undersøgelsesresultater fra tidligere år.



## *2.4 Vurdering af årets økonomiske resultat*

De økonomiske hovedtal for Havarikommisionen fremgår af nedenstående tabeller.

Havarikommisionen havde i 2009 et overskud på 1,3 mio. kr. hvoraf 1,1 mio. kr. i TB 09 er bevilget til lønforbrug i 2010. Således er det reelle overskud i 2009 på 0,2 mio. kr.

Der har ikke i 2009 været større havarier der væsentligt har belastet årets økonomiske resultat.

Det har været prioriteret højt at fokusere arbejdsressourcerne på gennemførelse af de igangværende undersøgelser i enhederne som begge ikke har været fuldtallig i rådighedstjenesten.

De reserverede midler til opdateringen af den EU pålagte database ECCAIRS på luftfartsområdet blev heller ikke brugt da programopdateringen fra EU er forsinket og først forventes klar primo/medio år 2010.

Sommeren 2009 blev der etableret et nyt lyd- og lysdæmpet lokale til aflytning af kommunikation, møder mv. hvilket blev finansieret ved træk på Havarikommisionens låneramme.

Lønniveauet for luftfartshavariinspektører blev i 2009 hævet på basis af en ekstern analyse foranstaltet af Transportministeriet. Dette forventes at medvirke til afhjælpning af rekrutterings- og fastholdelsesproblemer i luftfartsenheden i Havarikommisionen.





# Havarikommissionen

Tabel 1: Havarikommissionens økonomiske hoved- og nøgletal

<b>Hovedtal</b>			
(mio. kr.)	2007	2008	2009
<b>Resultatopgørelse</b>			
<b>Ordinære driftsindtægter</b>	<b>13,5</b>	<b>14,0</b>	<b>16,1</b>
- Heraf indtægtsført bevilling	13,5	14,0	16,1
- Heraf eksterne indtægter			
- Heraf øvrige indtægter			
<b>Ordinære driftsomkostninger</b>	<b>13,0</b>	<b>13,1</b>	<b>14,8</b>
- Heraf løn	8,4	9,0	9,9
- Heraf afskrivninger	0,4	0,5	0,5
- Heraf øvrige omkostninger	4,2	3,6	4,4
<b>Resultat af ordinær drift</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,3</b>
Resultat før finansielle poster	-0,2	-1,0	-1,3
<b>Årets resultat</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,3</b>
<b>Balance</b>			
Anlægsaktiver	1,8	1,7	1,9
Omsætningsaktiver	0,8	0,4	0,6
Egenkapital	-2,1	-3,1	-4,4
Langfristet gæld	-1,8	-1,4	-1,6
Kortfristet gæld	-2,6	-1,9	-2,9
Lånerammen	1,8	1,8	1,8
Træk på lånerammen (FF4+FF6)	1,8	1,4	1,6
<b>Finansielle nøgletal</b>			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	98,70	77,90	89,80
Negativ udsvingsrate	7,07	10,84	15,80
Overskudsgrad	1,50	7,10	8,10
Bevillingsandel	100	100	100
<b>Personaleoplysninger</b>			
Antal årsværk (ultimo)	14	13	13
Årsværkspris	0,6	0,7	0,8
Lønomsætningsandel	0,6	0,6	0,6
Lønsumsloft	8,7	8,9	9,4
Lønforbrug	8,4	9,0	9,9



Tabel 1a; Havarikommissionens nøgletal

Nøgletal baseret udtræk fra SKS	
Udnyttelsesgrad af lånerammen	89,8
Negativ udsvingsrate	15,8
Overskudsgrad	8,1
Bevillingsandel	100,0
Årsværkspris	7,6
Lønomkostningsandel	61,4

Ovenstående nøgletal der er direkte udtræk fra SKS kræver på enkelte punkter en kommentar.

Som tidligere anført havde Havarikommissionen i 2009 et overskud på 1,3 mio. kr. hvoraf 1,1 mio. kr. i TB 09 er bevilget til lønforbrug i 2010. Således er det reelle overskud i 2009 på 0,2 mio. kr. Ved anvendelse af 0,2 mio. kr. fremkommer følgende mere reelle nøgletal for "negativ udsvingsrate" og "overskudsgrad":

Negativ udsvingsrate (korrigeret):	11,6
Overskudsgrad (korrigeret):	1,2

Ved vurdering af overskudsgrad og ændring i udsvingsrate er det væsentligt at bemærke at der i 2009 ikke har været enkelthavarier, der har belastet Havarikommissionens økonomi særskilt.

Lånerammen blev i 2009 udnyttet til etablering af et nyt lyd- og lysdæmpet lokale til aflytning af kommunikation, møder mv.

## 2.5 Opgaver og ressourcer

Havarikommissionens opgaver er knyttet til undersøgelse af havarier/ulykker samt hændelser indenfor luftfart og jernbane, hvilket udmøntes i rapporter og redegørelser samt indeholdte rekommandationer til sikkerhedsmyndigheder og brancher.

Indenfor begge brancher indgår Havarikommissionens arbejde i et forpligtende internationalt samarbejde med rapportering, gensidig support og metodeudvikling til højnelse af sikkerheden på internationalt plan.

Undersøgelsesarbejdet i disse komplekse miljøer kræver stor faglig indsigt og personlige egenskaber for undersøgelseslederne, hvilket nødvendiggør vedvarende vedligeholdelse og udvikling af kompetencer. Det lægger beslag på såvel arbejdstimer som driftsmidler.

Havarikommissionen er en selvstændig organisatorisk institution i Transportministeriet og skal varetage de gængse krav til styring, rapportering, formidling, samarbejde mv. for sådanne institutioner, hvilket medfører betragtelige administrative opgaver set i relation til institutionens størrelse.



## 2.5.1 Skematisk oversigt

Ved opdeling af bevilling i nedenstående skema er de rene undersøgelsesaktiviteter i hhv. luftfart og jernbane udskilt, mens øvrige omkostninger til ejendom, it, ledelse, administration, hjælpefunktioner mv. udgør én samlet og dermed dominerende post.

Tabel 2: Sammenfatning af økonomi for virksomhedens opgaver

Opgave (beløb i mio. kr.)	Indtægtsført bevilling	Øvrige indtægter	Omkostninger	Andel af årets overskud
Generel ledelse og administration; Hjælpefunktioner	8,7	0,0	9,0	-0,3
Undersøgelser m.v. luftfart	5,2	0,0	3,8	1,4
Undersøgelser m.v. jernbane	2,2	0,0	2,0	0,2
I alt	16,1	0,0	14,8	1,3

I forbindelse med overgang til ØSC er der skåret 0,1 mio. kr. i bevillingen (Hjælpefunktioner, Generel ledelse og administration).

Ved TB 2009 er der tilført 1,1 mio. kr. til regulering af lønniveau for luftfartshavariinspektører i forhold til branchen og udjævning af forskel i bruttoløn mellem tjenestemandsansatte medarbejdere og ikke-tjenestemandsansatte medarbejdere. Af disse 1,1 mio. kr. indgår 1,0 mio. kr. i "undersøgelser m.v. luftfart" og 0,1 mio. kr. i "undersøgelser m.v. jernbane", hvilket forklarer de væsentligste udsving i fordeling af overskud.

De større omkostninger til generel ledelse m.v. skyldes bl.a. ekstra udgifter til fælles medietræning, kommunikation og lederudvikling, mens omkostningerne til de to undersøgelsesposter for 2009 ikke har været belastet med udgifter til større enkelthavarier/ulykker.

## 2.5.2 Redegørelse for reservation

Tabel 3: Reservation, hovedkonto 28.12.03

Opgave (beløb i mio. kr.)	Reserveret år	Reservation primo	Forbrug i året	Reservarion ultimo	Forventet afslutning
Opdatering af ECCAIRS database	2007	0,1	0,0	0,1	2010
EUROCONTROL ATM kursus	2007	0,1	0,1	0,0	2009

Vedr. Eurocontrol ATM kursus er der anvendt 33.730 kr. og resterende 76.270 kr. er bortfaldet. Kurset var forventet at skulle koste 110.000 kr. Den samlede udgift hertil blev væsentlig mindre, og i den forbindelse har Havarikommissionen været nødt til at lade de resterende midler bortfalde.



Der er ved udgangen af 2009 ikke foretaget nye reservationer.

## **2.6 Administrerede udgifter og indtægter**

Havarikommisionen har ingen administrerede udgifter eller indtægter for år 2009.

## **2.7 Forventninger til kommende år**

Havarikommisionen forventer i løbet af året at været fuldt bemandet i de to faglige enheder ved at den ubesatte stilling på luftfartsområdet forventes besat pr. 1. april 2010 og at der vil være 4 medarbejdere til at varetage rådighedstjenesten i jernbaneenheden i løbet af år 2010. Det vil give mulighed for gradvis at reducere antallet af uafsluttede undersøgelser på de to områder.

Havarikommisionen vil i 2010 bl.a. arbejde med

- en Organisations- og Procedurehåndbog for hele Havarikommisionen,
- en opdateret og moderniseret hjemmeside,
- en styrket formidling til pressen i forbindelse med offentliggørelse af markante undersøgelser,
- tidligere udgivelse af Årsberetningen så årsrapport og årsberetning følger hinanden og
- afklaring af muligheder for samarbejdsaftaler med parter der kan styrke Havarikommisionens opgaveudførelse.

På luftfartsområdet forventes en EU forordning om undersøgelse af havarier og hændelser vedtaget hvilket eventuelt vil stille ændrede krav til Havarikommisionen. Arbejdsomfang for implementering heraf er endnu uafklaret. Derudover vil der blive arbejdet på muligheden for online indrapportering på luftfartsområde samt en opdatering af det pålagte EU databaseprogram ECCAIRS.

På jernbaneområdet vil Havarikommisionen bidrage til udvikling af en fælles europæisk database (ERAIL) til registrering og rapportering af ulykker/hændelser og undersøgelser.



## 3. Målrapportering

I 2009 var Havarikommissionen omfattet af Resultatkontrakt 2008 – 2011 som blev indgået med Transportministeriet i januar 2008. I tabellen nedenfor er kravene for år 2009 listet.

**Tabel 3: Resultatkrav** (kun de der var gældende for 2009 er listet)

Resultatkrav	Andel opfyldt resultatmål
<i>Resultatkrav 1:</i> Andel af offentliggjorte undersøgelsesresultater inden for 12 mdr. efter indtræffen	<b>Fuld opfyldelse</b>  Havarikommissionen samlet: 86%  Luftfartsenheden: 96 %  Jernbaneanheden: 77 %
<i>Resultatkrav 2:</i> Offentliggørelse af årsberetning inden 1. oktober 2009	<b>Opfyldt</b>
<i>Resultatkrav 5:</i> Alle nuværende ansatte luftfartsinspektører har opnået International Aircraft Investigation Certificate inden 2010.	<b>Opfyldt</b>
<i>Resultatkrav 6:</i> Havarikommissionen følger arbejdet i ERA om undersøgelsesmetoder, opfølgning af rekommandationer og kompetencekrav til jernbanehavariinspektører	<b>Opfyldt</b>

Samlet set har Havarikommissionen opfyldt sine resultatkrav.

Den lavere målopfyldelse i Jernbaneanheden i 2009 skyldes at enheden har prioriteret at nedbringe antallet af ”gamle” undersøgelser og har afsluttet 24 undersøgelser, der har været mere end 12 mdr. gamle. Det betyder at der ultimo 2009 var 8 uafsluttede undersøgelser der var ældre end 12 mdr.

Resultatkontrakten 2008-11 blev december 2009 afløst af Resultatkontrakt for 2010 som kun gælder for ét år. Den forventes i 2010 at blive afløst af en ny resultatkontrakt der vil gælde for nogle år frem.



## 4. Regnskab

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

Regnskabet aflægges i henhold til Finansministeriets bekendtgørelse nr. 1693 af 19. december 2006 om statens regnskabsvæsen m.v. (Regnskabsbekendtgørelsen). Endvidere er Økonomistyrelsens ”Vejledning om udarbejdelse af årsrapport” af 18. december 2009 lagt til grund for Havarikommissionens årsrapport.

### 4.1 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 immaterielle og materielle anlægsaktiver ansættes – efter almindelig praksis – til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. De materielle anlægsaktiver afskrives lineært over en periode på 3-7 år. Havarikommissionen har for tiden ingen immaterielle anlægsaktiver.



# Havarikommissionen

## 4.2 Resultatopgørelse (§ 28.12.03)

Resultatopgørelse, balance mv. fremgår af nedenstående tabeller.

Tabel 6: Resultatopgørelse

	Resultatopgørelse (1.000 kr.)	2008	2009	2010
<b>Note</b>	<b>Ordinære driftsindtægter</b>			
	Indtægtsført bevilling			
	Bevilling	-14.000	-16.100	-16.100
	Anvendt af tidligere års reserverede bevillinger	-100	-34	-
	Reserveret af indeværende års bevillinger	0	0	-
	<b>Indtægtsført bevilling i alt</b>	<b>-14.100</b>	<b>-16.434</b>	<b>-16.100</b>
	Salg af varer og tjenesteydelser	0	0	-
	Tilskud til egen drift	0	0	-
	Gebyrer	0	0	-
	<b>Ordinære driftsindtægter i alt</b>	<b>-14.100</b>	<b>-16.134</b>	<b>-16.100</b>
	<b>Ordinære driftsomkostninger</b>			
	Ændring i lagre	0	0	-
	Forbrugsomkostninger			
	Husleje	1.185	1.276	1.300
	<b>Forbrugsomkostninger i alt</b>	<b>1.185</b>	<b>1.276</b>	<b>1.300</b>
<b>1</b>	Personaleomkostninger			
	Lønninger	7.932	8.703	9.200
	Andre personaleomkostninger	0	0	-
	Pension	1.107	1.231	1.300
	Lønrefusion	-6	-21	-
	<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>9.033</b>	<b>9.913</b>	<b>10.500</b>
	Af- og nedskrivninger	451	529	600
	Andre ordinære driftsomkostninger	2.406	3.083	3.500
	<b>Ordinære driftsomkostninger i alt</b>	<b>13.076</b>	<b>14.801</b>	<b>15.900</b>
	<b>Resultat af ordinær drift</b>	<b>-1.024</b>	<b>-1.332</b>	<b>-200</b>
	<b>Andre driftsposter</b>			
	Andre driftsindtægter	0	0	-
	Andre driftsomkostninger	3	0	-
	<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-1.022</b>	<b>-1.332</b>	<b>-</b>



## Havarikommissionen

<b>Finansielle poster</b>			
Finansielle indtægter	-72	-45	-50
Finansielle omkostninger	98	72	80
<b>Resultat før ekstraordinære poster</b>	<b>-996</b>	<b>-1.306</b>	<b>-170</b>
<b>Ekstraordinære poster</b>			
Ekstraordinære indtægter	0	-3	-
Ekstraordinære omkostninger	0	0	-
<b>Årets resultat</b>	<b>-996</b>	<b>-1.308</b>	<b>-170</b>

Tabel 7: Resultatdisponering

Disponeret bortfald	0,1
Disponeret til reserveret egenkapital (båndlagt)	0,0
Disponeret til udbytte til statskassen	0,0
Disponeret til overført overskud	-1,3

I forbindelse med reservation til Eurocontrol ATM kursus vil der bortfalde 76.230 kr. Af det overførte overskud er 1,1 mio. kr. TB 09 til øgede lønomkostninger i 2010.





# Havarikommisjonen

## 4.3 Balance

Havarikommisjonens balance viser hvilke aktiver Havarikommisjonen ejer, samt Havarikommisjonens forpligtelser pr. 31. december 2009, jfr. tabel 8.

Tabel 8: Balancen

Note	Aktiver (1.000 kr.)	2008	2009	Note	Passiver (1.000 kr.)	2008	2009
1	<b>Anlægsaktiver</b>				<b>Egenkapital</b>		
	<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>				Reguleret egenkapital (startkapital)	-264,0	-264,0
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	0,0	0,0		Opskrivninger	0,0	0,0
	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	0,0	0,0		Reserveret egenkapital	0,0	0,0
	Udviklingsprojekter under opførelse	0,0	0,0		Bortfald af årets resultat	0,0	0,0
	<b>Immaterielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		Udbytte til staten	0,0	0,0
2	<b>Materielle anlægsaktiver</b>				Overført overskud	-2.862,3	-4.170,4
	Grunde, arealer og bygninger	553,2	859,9		<b>Egenkapital i alt</b>	<b>-3.126,3</b>	<b>-4.434,4</b>
	Infrastruktur	0,0	0,0		<b>Hensatte forpligtelser</b>	<b>-150,0</b>	<b>-215,3</b>
	Produktionsanlæg og maskiner	314,3	239,3		<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		
	Transportmateriel	534,8	349,1		FF4 Langfristet gæld	-1.402,3	-1.615,9
	Inventar og IT-udstyr	45,8	167,6		FF6 Bygge- og IT-kredit	0,0	0,0
	Igangværende arbejder for egen regning	0,0	0,0		Donationer	0,0	0,0
	<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>1.448,1</b>	<b>1.615,9</b>		Prioritetsgæld	0,0	0,0
	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>				Anden langfristet gæld	0,0	0,0
	Statsforskrivning	264,0	264,0		<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-1.402,3</b>	<b>-1.615,9</b>
Øvrige finansielle anlægsaktiver	0,0	0,0		<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>			
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>264,0</b>	<b>264,0</b>		Leverandører af varer og tjenesteydelser	-347,3	-212,6	



# Havarikommissionen

<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>1.712,1</b>	<b>1.879,9</b>	Anden kortfristet gæld	-260,2	-1.084,1
<b>Omsætningsaktiver</b>			Skyldige feriepenge	-1.261,8	-1.632,2
Varebeholdninger	0,0	0,0	Reserveret bevilling	-230,0	-120,0
Tilgodehavender	448,8	578,2	Igangværende arbejder for fremmed regning	0,0	0,0
Værdipapirer	0,0	0,0	Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	-32,0	0,0
<b>Likvide beholdninger</b>			<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-2.131,3</b>	<b>-3.048,9</b>
FF5 Uforrentet konto FF7	1.936,6	1.832,5	<b>Gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-3.533,7</b>	<b>-4.664,8</b>
Finansieringskonto	2.712,4	5.024,1	<b>Passiver i alt</b>	<b>-6.810,0</b>	<b>-9.314,5</b>
Andre likvider	0,0	-0,2			
<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>4.649,0</b>	<b>6.856,4</b>			
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>5.097,9</b>	<b>7.434,6</b>			
<b>Aktiver i alt</b>	<b>6.810,0</b>	<b>9.314,5</b>			



# Havarikommissionen

## 4.4 Egenkapitalforklaring

Havarikommissionens egenkapital ultimo 2009 er øget med årets positive resultat på kr. 1.308 tusinde og fremgår af tabel 7.

Som tidligere anført havde Havarikommissionen i 2009 et overskud på 1,3 mio. kr. hvoraf 1,1 mio. kr. i TB 09 er bevilget til lønforbrug i 2010. Således er det reelle overskud i 2009 på 0,2 mio. kr.

Således er 1,1 mio. kr. af Havarikommissionens egenkapital reserveret til lønforbrug i 2010. Den resterende egenkapital udgør således ca. 3,3 mio. kr.

Ca. 1,0 mio. kr. af denne resterende egenkapital er lønsum. Budgetanalyse 2008 konkluderer at Havarikommissionen med disse opsparede lønmidler forventes at kunne dække omkostningerne til løn frem til udgangen af 2011.

Det øvrige overførte overskud udgør driftsmidler, som sikrer Havarikommissionen en vis handlefrihed ved større havarier med der af følgende omkostninger.

Tabel 9: Egenkapitalforklaring

Egenkapital primo (1.000. kr.)	2008	2009
Startkapital, primo	-264	-264
Ændring i startkapital	0	0
<b>Startkapital, ultimo</b>	<b>-264</b>	<b>-264</b>
Opskrivninger primo	0	0
Ændring i opskrivninger	0	0
<b>Opskrivninger, ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Reserveret egenkapital primo	0	0
Ændring i reserveret egenkapital	0	0
<b>Reserveret egenkapital, ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Overført overskud primo	-1.867	-2.862
Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	1	0
Regulering af overført overskud	0	0
Overført fra årets resultat	-996	-1.308
Bortfald årets resultat	0	0
Udbytte til staten	0	0
<b>Overført overskud ult.</b>	<b>-2.862</b>	<b>-4.170</b>
<b>Egenkapital ultimo</b>	<b>-3.126</b>	<b>-4.434</b>



## 4.5 Opfølgning på likviditetsordningen

Havarikommissionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5, FF6 eller FF7 i løbet af år 2009.

### 4.5.1 Opfølgning på lånerammen

Tabel 10: Udnyttelse af låneramme

	2009 (mio. kr.)
Sum af saldo på FF4 og FF6 pr. 31. december 2009	1,6
Låneramme på FL09	1,8
Udnyttelsesgrad i pct.	89,8%

Sommeren 2009 blev der etableret et nyt lyd- og lysdæmpet lokale til aflytning af kommunikation, møder mv. hvilket blev finansieret ved træk på Havarikommissionens låneramme.

## 4.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2009 var på 9,4 mio. kr. Der blev ved TB tilført Havarikommissionen 1,2 mio. kr., hvoraf 1,1 mio. kr. videreføres til løn i 2010. De samlede personaleomkostninger var på 9,9 mio. kr., jf. Tabel 6, Resultatopgørelsen. Lønsumsloftet blev således overskredet med 0,513 mio. kr. i 2009 som er anvendt fra tidligere års overført lønsum.

Tabel 11: Opfølgning på lønsumsloft

	(mio. kr.)
Lønsumsloft FL	9,4
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	10,6
Lønforbrug under lønsumsloft	9,9
<b>Difference (mindreforbrug)</b>	<b>0,7</b>
Akk. opsparing ult. 2008	1,4
<b>Akk opsparing ult. 2009</b>	<b>2,1</b>

Lønsumsloft inkl. TB 09 svarer til 10,6 mio. kr. hvoraf 1,1 mio. er bevilget til lønforbrug i 2010.

## 4.7 Bevillingsregnskab for Havarikommissionen 2009 (§ 28.12.03)

Regnskabet for Havarikommissionens bevillinger og udgifter i 2009 er oversigtligt vist i tabel 12. Regnskabstal for 2008 og budget for 2010 er ligeledes vist i tabellen.



## Havarikommissionen

Tabel 12: Bevillingsregnskab (§28.12.03)

(1.000 kr.)	Regnskab 2008	Budget 2009	Regnskab 2009	Difference	Budget 2010
Nettoudgiftsbevilling	14.000	14.900	16.100	-1.200	14.900
Nettoforbrug af reservation	100	0	34	-34	-
Indtægter	72	0	48	-48	-
Udgifter	13.176	15.000	14.873	-127	15.200
Årets resultat	996	-100	1.308	-1.408	-300

Note

I årsrapport for 2008 er regnskabstal for 2008 ikke korrekte, der var ikke medtaget Øvrige driftsomkostninger samt Finansielle omkostninger i de samlede udgifter.

Som tidligere anført udgjorde 1,1 mio. kr. af Havarikommissionens overskud i 2009 en tillægsbevilling givet til lønforbrug i 2010. Således er det reelle overskud i 2009 på 0,2 mio. kr.

Sættes udgifterne i 2009 på 14,8 mio. kr. i relation den reelle bevilling på 15,0 mio. kr. (nettoudgiftsbevillings (16,1) – lønmidler til 2010 (1,1)), så ligger udgifterne i 2009 ganske tæt på bevillingen.

Dette skal ses i lyset af at der i 2009 ikke har været enkelthavarier, der har belastet Havarikommissionens økonomi særskilt samt at Havarikommissionen jf. afsnit 2.3, ressourcemæssigt ikke har kunnet gennemføre den planlagte kompetenceudvikling samt realisere alle planlagte opgaver og projekter.



## Havarikommisionen

---

### 5. Fremlæggelse og påtegning

Årsrapporten er aflagt i henhold til Bekendtgørelse nr. 1693 af 19. december 2006 om statens regnskabsvæsen.

Årsrapporten omfatter hovedkonto §28.12.03 på finansloven som Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane, CVR-nr. 25 775 910, er ansvarlig for, herunder de regnskabsmæssige forklaringer som skal tilgå Rigsrevision i forbindelse med bevillingskontrollen for 2008.

Det tilkendegives hermed

- at årsrapporten er rigtig, dvs. at årsrapporten ikke indeholder væsentlige fejlinformationer eller udeladelser,
- 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
- at der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning af de midler og ved driften af den institution, der er omfattet af årsrapporten.

Roskilde, den 24/3-2010

København, den 8/4 2010

Johan Stranddorf

Chef for Havarikommisionen

Jacob Heinsen

Departementschef



## 6. Bilag

### Note 1. Immaterielle anlægsaktiver

Havarikommisjonen har ingen immaterielle anlægsaktiver.



# Havarikommissionen

## Note 2. Materielle anlægsaktiver

1.000 kr.	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Produktionsanlæg og maskiner	Transportmateriel	Inventar og IT-udstyr	Materielle anlægsaktiver i alt
Primobeholdning	905,7	0,0	504,3	929,0	212,6	2.551,6
Opskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilgang	500,8	0,0	0,0	0,0	196,4	697,2
Afgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kostpris pr. 31.12.2009</b>	<b>1.406,5</b>	<b>0,0</b>	<b>504,3</b>	<b>929,0</b>	<b>409,0</b>	<b>3.248,8</b>
Akkumulerede afskrivninger	-546,6	0,0	-265,0	-579,9	-241,3	-1.632,9
Akkumulerede nedskrivninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2009</b>	<b>-546,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-265,0</b>	<b>-579,9</b>	<b>-241,3</b>	<b>-1.632,9</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2009</b>	<b>859,9</b>	<b>0,0</b>	<b>239,3</b>	<b>349,1</b>	<b>167,6</b>	<b>1.615,9</b>
Årets afskrivninger	-194,2	0,0	-75,0	-185,7	-74,5	-529,4
Årets nedskrivninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Årets af- og nedskrivninger</b>	<b>-194,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-75,0</b>	<b>-185,7</b>	<b>-74,5</b>	<b>-529,4</b>
Afskrivningsperiode/år	3,4 – 6,75 år		6,65 – 7 år	5 år	5 år	

	Igangværende arbejder for egen regning
Primosaldo pr. 1. januar 2009	0,0
Tilgang	0,0
Nedskrivninger	0,0
Afgang	0,0
<b>Kostpris pr. 31.12.2009</b>	<b>0,0</b>

### Note

Afskrivning på Grunde, arealer og bygninger; der er tale om indretning af lejede lokaler, og afskrivningerne foretages som liniære afskrivninger til lejekontraktens ophør pr. 31. december 2012.





# Havarikommisjonen

---

Afskrivning af Produktionsanlæg og maskiner; her er der lavet en individuel vurdering ud fra den forventede levetid på det enkelte anlæg.

Inventar og IT-udstyr; Havarikommisjonen har i 2008 oprettet en IT-bunke, som afskrives efter saldo metoden ultimo året. IT-bunke forventes straksafskrevet i 2010 ifølge nye regler for Håndtering af IT-bunker af 18. december 2009. Øvrigt IT-udstyr er der foretaget en individuel vurdering af afskrivningsperiode.