



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

# ÅRSRAPPORT



2022



# 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
2.5 Forventninger til det kommende år.....	16
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 .....	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 Fællesstatslige løsninger.....	26
4.4 Gebyrfinansieret virksomhed .....	26
4.5 Tilskudsfinansieret aktiviteter .....	26



# Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

---

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



# Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

## Indledning

Årsrapporten aflægges i henhold til Økonomistyrelsens "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" (oktober 2022) og Regnskabsbekendtgørelsen § 2 inkl. stk. 2 og 3.

Efter dispensation fra Økonomistyrelsen aflægger Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane en mindre omfattende årsrapport, jf. afsnit 1.5 i "Vejledning om årsrapport for statslige institutioner" af oktober 2022.

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 om statens regnskabsvæsen mv.

Årsrapporten omfatter hovedkonto §28.12.03 på finansloven som Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane, CVR-nr. 25775910, er ansvarlig for, herunder de regnskabsmæssige forklaringer, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med bevillingskontrollen for 2022.

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 24/3 2023

Ringsted, den 03-03-2023

Departementschef Jacob Heinsen  
Transportministeriet

Chef Martin Puggaard  
Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## 2. Beretning

### 2.1 Præsentation af virksomheden

#### Virksomhedens omfang

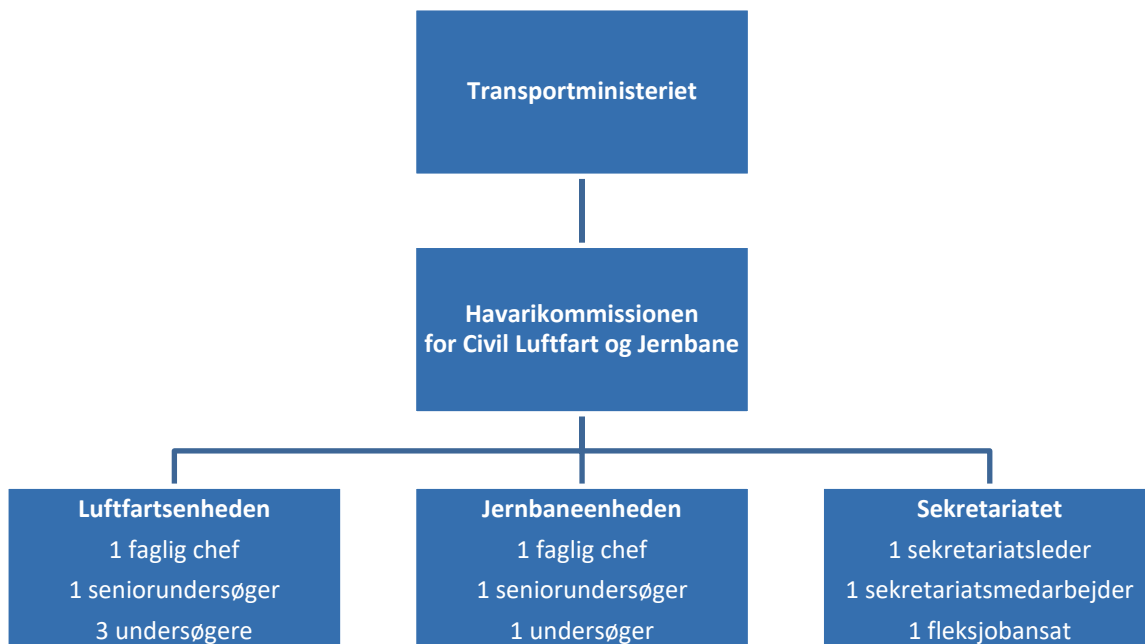
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig og uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under Transportministeriet.

Havarikommissionen består af 10 faste årsværk; fem medarbejdere i Luftfartsenheden, tre medarbejdere i Jernbaneanheden og to medarbejdere i Sekretariatet. Ud over de 10 faste årsværk har Havarikommissionen haft en fleksjobmedarbejder ansat som kontorbetjent 12 timer ugentligt og en timelønnet jernbaneundersøger ansat i en tidsbegrænset stilling i årets første kvartal.

**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 Jernbaneanheden
- *Julie Olsen*, sekretariatsleder

Organisationsdiagram (ultimo 2022):





# 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 og i høj 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 Havarikommissionen 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 mindre 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 79 underretninger i 2022, hvilket var tre mere end i 2021.

25 af underretningerne til luftfartsenheden vurderedes i forbindelse med den indledende undersøgelse at høre under Luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelser og blev genstand for yderligere undersøgelse. Heraf vedrørte 18 af undersøgelserne flyvehavarier og syv af dem alvorlige flyvehændelser.

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

Jernbaneenheden modtog 126 underretninger i 2022, hvilket var 20 underretninger mere end i 2021.

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

Efter indledende undersøgelser blev 10 af de resterende 95 underretninger genstand for yderligere undersøgelse.

#### Luftfart

Der indtraf ingen større havarier i 2022 inden for luftfartsområdet.

Der indtraf ingen fatale havarier i 2022. I et af de indtrufne havarier, kom én af de to ombordværende alvorligt til skade. I de resterende undersøgelsessager opstod der mindre eller ingen personskader.

I april 2022 indtraf der en alvorlig hændelse med et Airbus A320 fly i Københavns Lufthavn, Kastrup. Flyet var ved at lande, men landingen blev afbrudt og flyvebesætningen initierede en go around. Thrust reverseren<sup>1</sup> på flyets venstre motor indfældede ikke som den skulle. Flyvebesætningen havde derfor vanskeligt ved at kontrollere flyet, indtil de fik stoppet flyets venstre motor. Der opstod ingen personskader eller materielle skader under den alvorlige hændelse. Undersøgelsen har involveret havarikommissionerne fra Portugal, Frankrig, USA, Storbritannien,

---

<sup>1</sup> Reverseringsanordning på jetmotor, der ændrer retningen på enten udstødningsgasserne eller anden luftstrøm fra motoren i fremadrettet retning og dermed reducerer landingsdistancen, samt aflaster hjulbremserne.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

---

det fælleseuropæiske luftfartsagentur EASA og flyfabrikanten (Airbus) samt flere af Airbus' underleverandører. Det er forventningen, at undersøgelsen ikke når at blive afsluttet inden for 12 måneder efter hændelsesdatoen, omend tæt derpå.

Hovedparten af de resterende 24 igangsatte undersøgelser hørte under kategorien ikke-kommerciel luftfart.

I 14 af sagerne opstod der væsentlige skader på luftfartøjerne, og i to af sagerne blev luftfartøjerne ødelagt.

Havarikommissionen bistod tre andre staters havarikommission som akkrediterede repræsentant, jf. internationale standarder og praksisser. Bistanden har hovedsagligt været i form af dataindsamling og kommunikation med involverede parter.

### Jernbane

I starten af 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 2. januar 2019, og som under lidt andre omstændigheder kunne have ført til en tilsvarende alvorlig ulykke. Undersøgelsen af den alvorlige hændelse blev afsluttet i starten af 2022, hvor rapporten udkom. Udsendelse af rapporten samt håndtering af anbefalinger sammen med Trafikstyrelsen og det Europæiske jernbaneagentur (ERA) optog en del af enhedens ressourcer i første del af 2022.

I 2022 indtraf der blandt andet en fatal påkørsel af en jernbanemedarbejder ved Ringsted, og en hændelse med et knækket hjul på en godsvogn ved Ejby. Undersøgelsen af det knækkede hjul har involveret både ERA, den tyske jernbanehavarikommission (BEU) og flere udenlandske jernbaneselskaber. Involveringen af de mange parter har medført, at undersøgelsen fortsat pågår og dermed ikke har kunnet afsluttes inden for et år.

Der indtraf også en hændelse i forbindelse med ekstrem nedbør, da et passagertog passerede en delvis nedbrudt dæmning ved Kibæk, få minutter inden en større del af dæmningen brød sammen.





# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## Hovedkonti

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

De økonomiske hovedtal for Havarikommissionen fremgår af nedenstående tabeller.

Havarikommissionen havde en finanslovsbevilling for 2022 på 14,1 mio. kr.

Havarikommissionen havde i 2022 et nettoforbrug (før finansielle poster) på 13,9 mio. kr.

<b>Tabel 1</b>			
<b>Virksomhedens økonomiske hoved- og nøgletal</b>			
(mio. kr.)	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Resultatopgørelse</b>			
Ordinære driftsindtægter	-12,6	-14,1	-14,5
Ordinære driftsomkostninger	14,1	13,9	14,5
Resultat af ordinære drift	1,5	-0,2*	0,0
Resultat før finansielle poster	1,5	-1,0	0,0
Årets resultat	1,5	-0,9	0,0
<b>Balance</b>			
Anlægsaktiver i alt	0,9	0,6	-
Omsætningsaktiver	0,6	0,1	-
Egenkapital	1,0	-1,9	-
Langfristet gæld	-0,9	-0,7	-0,4
Kortfristet gæld	-1,3	-1,5	-1,4
<b>Finansielle nøgletal</b>			
Udnyttelsesgrad af lånerammen	47,3	33,7	19,9
Bevillingsandel	100	100	100
<b>Udvalgte KPI'er</b>			
Overholdelse af betalingsfrister	96,0	83,0	-
<b>Personaleoplysninger</b>			
Antal årsværk (ultimo)	9,6	10,2	10,2
Årsværkspris	0,9	0,9	0,9

Note: Tal for 2023 er baseret på det FFL23, som forventes fremsat.

\*Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

<b>Tabel 2</b>						
<b>Havarikommissionens hovedkonto: §28.12.03</b>						
(Mio. kr.)		Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
<b>I alt</b>	<b>Udgifter</b>	<b>14,1</b>	<b>0</b>	<b>14,1</b>	<b>14,0</b>	<b>0</b>
	<b>Indtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-0,8</b>	<b>0</b>
	<b>Balance</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,6</b>

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 anbefalet 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. oktober 2017) og Jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015 og lov nr. 510 af 1. maj 2019).



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

---

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, ulykker og hændelser i udlandet, eller andre særlige forhold gør sig gældende, kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af anden stats undersøgelsesmyndighed, jf. 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	-7,1	-0,8	6,0	-1,9
Undersøgelser m.v. luftfart	-4,1	0	5,0	0,9
Undersøgelser m.v. jernbane	-2,9	0	3,0	-0,1
<b>I alt</b>	<b>-14,1</b>	<b>-0,8</b>	<b>14,0</b>	

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

## 2.4 Målrapportering

I 2022 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>
2022	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %



## Havarikommissionen

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>
2022	Over 85 %	75 – 85 %	Under 75 %

### Evaluering af anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer

I perioden fra 2019 til og med 2020 skulle Havarikommissionen 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

## Målrapportering 1. del: Oversigt over årets resultatopfyldelse

<b>Tabel 4</b>			
<b>Årets resultatopfyldelse for effektiv gennemførelse af undersøgelser</b>			
<b>Opgave</b>	<b>Resultatkrav</b>	<b>Opnåede resultat</b>	<b>Grad af målopfyldelse</b>
<b>Luftfart</b>	Andelen af rapporter og redegørelser, der er offentliggjorte inden for 12 mdr. efter dato for havariet/ulykken/hændelsen.	100 %	Fuld opfyldelse
<b>Jernbane</b>	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

<b>Procentdel af rapporter der opfylder mål om rapportering indenfor 12 måneder.</b>	<b>Offentliggjorte redegørelser / rapporter indenfor 12 mdr.</b>	
	<b>Afsluttede sager i 2022</b>	
Luftfart	19	100 %
	19	
Jernbane	15	100 %
	15	

For luftfartsenhedens vedkommende blev resultatet af offentliggjorte redegørelser/rapporter på under 12 måneder på 100 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

Der er løbende blevet arbejdet med evalueringsrapporten; den endelige rapport er dog løbende blevet udskudt, hvilket hovedsagligt har været på grund af undersøgelsesopgaver. Den endelige version tilstræbes at være færdiggjort i første kvartal af 2023.

### 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, og i 2022 er der fortsat blevet arbejdet med opfølgningen. 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

### 2.5 Forventninger til det kommende år

Ved udgangen af 2022 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 2023.

Evalueringsrapporten for anvendelse af eksterne konsulenter og ressourcer forventes at foreligge i løbet af første kvartal af 2023.

Det forventes, at målet for opfølgning på ICAO audit kan færdiggøres i 2024 eller senest i 2025.

Luftfartsenhedens undersøgelsesforpligtigelse forventes i 2023 at blive ændret til at omfatte alle havarier med fatal eller alvorlig tilskadekomst med ikrafttræden pr. 1. januar 2024. Det betyder, at enheden i fremtiden skal undersøge eksempelvis havarier med ultralette luftfartøjer. Der skal iværksættes en informationskampagne til alle de parter, der bliver berørt og omfattet af ændringen.

Undersøgelse af droner med en vægt over 249 gram, og hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, forventes ligeledes at blive implementeret i 2023.

Det forventes, at arbejdet med samling af Havarikommissionens faciliteter kommer til at belaste nogle af kommissionens ressourcer gennem 2023.

Derudover er der ikke kendte arbejdsopgaver, der vil påvirke Havarikommissionens normale opgaveløsning i 2023.

<b>Tabel 5</b>		
<b>Forventninger til det kommende år.</b>		
	<b>Regnskab 2022</b>	<b>Grundbudget 2023</b>
Bevilling og øvrige indtægter	-14,9	14,5
Udgifter	14,0	14,5
<b>Resultat</b>	<b>-0,9</b>	<b>0</b>

Note: Tal for 2023 er baseret på det FFL23, som forventes fremsat.





# Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

---

Havarikommisjonenens 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 Havarikommisjonen 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" (oktober 2022) 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 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 eventuelle korrigerende handlinger kan iværksættes 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 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)

<b>Tabel 6</b>					
<b>Resultatopgørelse</b>					
	(mio. kr.)	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	
Note	<b>Ordinære driftsindtægter</b>				
	Bevilling	-12,6	-14,1	-14,5	
	Salg af varer og tjenesteydelser	0	0	-	
	Eksternt salg af varer og tjenester	0	0	-	
	Internt salg af varer og tjenester	0	0	-	
	Tilskud til egen drift	0	0	-	
	Gebyrer	0	0	-	
		<b>Ordinære driftsindtægter i alt</b>	<b>-12,6</b>	<b>-14,1</b>	<b>-14,5</b>
		<b>Ordinære driftsomkostninger</b>			
		Ændring i lagre	0	0	-
		Forbrugsomkostninger			
		Husleje	1,5	1,5	1,5
		<b>Forbrugsomkostninger i alt</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>
		Personaleomkostninger			
		Lønninger	7,4	7,7	8,0
		Pension	1,2	1,3	1,3
		Lønrefusion	-0,1	-0,1	-
		Andre personaleomkostninger	0	0	-
		<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>8,5</b>	<b>8,9</b>	<b>9,3</b>
		Af- og nedskrivninger	0,2	0,2	0,2
		Internt køb af varer og tjenesteydelser	0,5	0,6	0,5
		Andre ordinære driftsomkostninger i alt	3,3	2,7	4,5
		<b>Ordinære driftsomkostninger i alt</b>	<b>14,1</b>	<b>13,9</b>	<b>14,5</b>
	<b>Resultat af ordinær drift</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-</b>	
	<b>Andre driftsposter</b>				
	Andre driftsindtægter	0	0	-	
	Andre driftsomkostninger	0	0	-	
	<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
	<b>Finansielle poster</b>				
	Finansielle indtægter	0	0	-	
	Finansielle omkostninger	0,1	0,1	-	
	<b>Resultat før ekstraordinære poster</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	
	<b>Ekstraordinære poster</b>				
	Ekstraordinære indtægter	0	-0,8	-	
	Ekstraordinære omkostninger	0	0	-	
	<b>Årets resultat</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,9</b>	<b>0</b>	

Note: Tal for 2023 er baseret på det FFL23, som forventes fremsat.



# Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

**Tabel 7**

## Resultatdisponering af årets overskud

(mio. kr.)	2022
Disponeret bortfald	0
Disponeret til udbytte til statskassen	0
Disponeret til overført overskud	0,9

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

### 3.3 Balance

Havarikommisionens balance viser Havarikommisionens aktiver og forpligtelser pr. 31. december 2022.



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

**Tabel 8**

**Balancen**

Note	Aktiver (tusind kr.)	2021	2022	Note	Passiver (tusind kr.)	2021	2022
	<b>Anlægsaktiver</b>				<b>Egenkapital</b>		
1	<b>Immaterielle anlægs-aktiver</b>				Reguleret egenkapital (startkapital)	-264	-264
	Færdiggjorte udviklingsprojekter	0	0		Opskrivninger	0	0
	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser m.v.	0	0		Reserveret egenkapital	0	0
	Udviklingsprojekter under opførelse	0	0		Bortfald	0	0
	<b>Immaterielle anlægs-aktiver i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		Udbytte til staten	0	0
2	<b>Materielle anlægsaktiver</b>				Overført overskud	-707	-1.613
	Grunde, arealer og bygninger	48	40		<b>Egenkapital i alt</b>	<b>-971</b>	<b>-1.877</b>
	Infrastruktur	0	0				
	Produktionsanlæg og Maskiner	0	0		<b>Hensatte forpligtelser</b>	<b>-150</b>	<b>-150</b>
	Transportmateriel	691	488				
	Inventar og IT-udstyr	113	78		<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		
	Igangværende arbejder for egen regning	0	0		FF4 Langfristet gæld	-913	-668
	<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>852</b>	<b>606</b>		Donationer	0	0
	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>				Prioritetsgæld	0	0
	Statsforskrivning	264	264		Anden langfristet gæld	0	0
	Øvrige finansielle anlægs-aktiver	0	0		<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-913</b>	<b>-668</b>
	<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>264</b>	<b>264</b>				
	<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>1.116</b>	<b>870</b>		<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		
	<b>Omsætningsaktiver</b>				Leverandører af varer og tjenesteydelser	-833	-1.121
	Varebeholdninger	0	0		Anden kortfristet gæld	-151	-8
	Tilgodehavender	573	123		Skyldige feriepenge	-347	-361
	Periodeafgrænsningsposter	0	0		Reserveret bevilling	0	0
	Værdipapirer	0	0		Igangværende arbejder for fremmed regning	0	0
	<b>Likvide beholdninger</b>				Periodeafgrænsningsposter, forpligtelser	0	0
	FF5 Uforrentet konto	3.679	1.616		Skyldige indefrosne feriepenge	0	0
	FF7 Finansieringskonto	-2.002	1.574		<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-1.332</b>	<b>-1.490</b>
	Andre likvider	0	1*				
	<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>1.677</b>	<b>3.191</b>		<b>Gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-2.245</b>	<b>-2.157</b>
	<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>2.250</b>	<b>3.314</b>		<b>Passiver i alt</b>	<b>-3.366</b>	<b>-4.185</b>
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>3.366</b>	<b>4.185</b>				

\*Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### 3.4 Egenkapitalforklaring

<b>Tabel 9</b>		
<b>Egenkapitalforklaring</b>		
<b>Egenkapital primo 2022 (tusind kr.)</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Reguleret egenkapital primo	-264	-264
+Ændring i reguleret egenkapital	0	0
<b>Reguleret egenkapital ultimo</b>	<b>-264</b>	<b>-264</b>
Opskrivninger primo	0	0
+Ændring i opskrivninger	0	0
<b>Opskrivninger</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Reserveret egenkapital primo	0	0
+Ændring i reserveret egenkapital	0	0
<b>Reserveret egenkapital, ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Overført overskud primo	-2.241	-707
+Primoregulering/flytning mellem bogføringskredse	0	0
+Regulering af overført overskud	0	0
+Overført fra årets resultat	1.535	-906
-Bortfald årets resultat	0	0
-Udbytte til staten	0	0
<b>Overført overskud ultimo</b>	<b>-707</b>	<b>-1.613</b>
<b>Egenkapital ultimo 2022</b>	<b>-971</b>	<b>-1.877</b>

### 3.5 Likviditet og låneramme

<b>Tabel 10</b>	
<b>Udnyttelse af låneramme</b>	
<i>Mio. kr.</i>	<b>2022</b>
Sum af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0,6
Låneramme	1,8
Udnyttelsesgrad i pct.	33,7

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

### Opfølgning på øvrige likviditetsregler

Havarikommisionen har ikke overskredet dispositionsreglerne for hverken FF4, FF5 eller FF7 i løbet af 2022.

### 3.6 Opfølgning på lønsumsloft

Lønsumsbevillingen på finansloven 2022 var på 8,8 mio. kr. De samlede personaleomkostninger i 2022 var på 8,9 mio. kr.

<b>Tabel 11</b>	
<b>Opfølgning på lønsumsloft</b>	
(mio. kr.)	<b>2022</b>
Lønsumsloft FL	8,8
Lønsumsloft inkl. TB/aktstykker	8,8
Lønforbrug under lønsumsloft	8,9
<b>Difference (merforbrug)</b>	<b>-0,1</b>
Akk. opsparing ult. 2021	2,5
<b>Akk. opsparing ult. 2022</b>	<b>2,4</b>

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

### 3.7 Bevillingsregnskabet

Regnskabet for Havarikommisionens bevillinger og udgifter i 2022 er i oversigtsform vist i nedenstående tabel.

<b>Tabel 12</b>						
<b>Bevillingsregnskab §28.12.03</b>						
(Mio. kr.)		Bevilling			Regnskab	Overført overskud ultimo
		FL	TB	Finansårets bevilling i alt		
<b>I alt</b>	<b>Udgifter</b>	<b>14,1</b>	<b>0</b>	<b>14,1</b>	<b>14,0</b>	<b>0</b>
	<b>Indtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-0,8</b>	<b>0</b>
	<b>Balance</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1,6</b>

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

Havarikommisionen havde i 2022 et forbrug (efter finansielle poster) på 13,2 mio. kr.





# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## 4. Bilag

### 4.1 Noter til resultatopgørelse og balance

Hensatte forpligtigelser (Balancen)

Havarikommissionen har i 2022 ikke foretaget hensættelser.

#### Immaterielle anlægsaktiver

Havarikommissionen har ingen immaterielle anlægsaktiver.

<b>Tabel 14</b>							
<b>Materielle anlægsaktiver</b>							
(tusind kr.)	Grunde, arealer og bygninger	Infrastruktur	Produktionsanlæg og maskiner	Transportmateriel	IT-udstyr	Inventar	I alt
Kostpris	1.490	0	393	1.012	520	68	<b>3.483</b>
Primokorrektioner og flytning ml. bogføringskredse	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Tilgang	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Afgang	0	0	0	0	0	-68	<b>-68</b>
<b>Kostpris pr. 31.12.2022</b>	<b>1.490</b>	<b>0</b>	<b>393</b>	<b>1.012</b>	<b>520</b>	<b>0</b>	<b>3.415</b>
Akkumulerede afskrivninger	-1.449	0	-393	-524	-443	0	<b>-2.809</b>
Akkumulerede nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2022</b>	<b>-1.449</b>	<b>0</b>	<b>-393</b>	<b>-524</b>	<b>-443</b>	<b>0</b>	<b>-2.809</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2022</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>488</b>	<b>78</b>	<b>0</b>	<b>606</b>
Årets afskrivninger	-8	0	0	-202	-35	68	-178
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0
<b>Årets af- og nedskrivninger</b>	<b>-8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-202</b>	<b>-35</b>	<b>68</b>	<b>-178</b>

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.

### 4.5 Tilskudsfinansieret aktiviteter

Havarikommisionen har ingen tilskudsfinansierede aktiviteter.

### 4.6 Forelagte investeringer

Havarikommisionen har ingen forelagte investeringer.

### 4.7 It-omkostninger

<b>Tabel 23</b>	
<b>It-omkostninger</b>	
<b>Sammensætning</b>	<b>(Mio. kr.)</b>
Interne personaleomkostninger til IT (IT-drift/-vedligehold/-udvikling)	0
Interne statslige køb af IT, herunder fra Statens IT	0
IT-systemdrift	0,2
IT-vedligehold	0,3
IT-udviklingsomkostninger	0
Udgifter til IT-varer til forbrug	0,5
<b>I alt</b>	<b>1,1</b>

Note: Der kan forekomme afrundingsdifferencer.

### 4.7 Supplerende bilag

Havarikommisionen har ingen supplerende bilag.