

Årsberetning 2013

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2013

Jernbane

Oktober 2014

Indhold

1. Forord	3
2. Havarikommissionen	4
2.1. Mission og vision	4
2.2. Havarikommissionens organisation.....	5
3. Årets undersøgelsesaktiviteter	5
3.1. Luftfartsområdet (afventer)	5
3.2. Jernbaneområdet.....	5
3.3. Oversigt over sager i 2013.....	6
4. Rekommandationer	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks	9
Appendiks 1.....	10
Status for rekommandationer på jernbaneområdet	10
Appendiks 2.....	14
Statistik for jernbaneområdet.....	14

1. FORORD

Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet og har som hovedopgave at undersøge havarier, ulykker og hændelser på luftfartsområdet og jernbaneområdet i Danmark, og på luftfartsområdet tillige i Grønland og Færøerne.

Havarikommisionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar, men har udelukkende et forebyggende sigte om at forbedre jernbanesikkerheden og at undgå havarier og ulykker i fremtiden.

Havarikommisionen ønsker gennem denne årsberetning,

- at orientere om årets undersøgelsesaktiviteter i Havarikommisionen,
- at redegøre for status for implementering af de rekommandationer Havarikommisionen er fremkommet med og
- at formidle statistisk information om de havarier, ulykker og hændelser Havarikommisionen har undersøgt.

Årsberetningen indeholder overordnet information om undersøgelsesaktiviteterne og ikke detaljeret information om de enkelte undersøgelser. Rapporter og redegørelser for de enkelte havarier, ulykker og hændelser kan findes på Havarikommisionens hjemmeside (www.aib.dk).

Kapitel 2 indeholder en kort introduktion til Havarikommisionen.

Kapitel 3 giver et overblik over Havarikommisionens undersøgelsesaktiviteter i 2012. Det sker ved opgørelser over indkomne og afsluttede sager, hvilket giver et meget forenklet billede, da undersøgelser har meget varierende omfang og form.

Kapitel 4 præsenterer i oversigtsform status for implementering af de rekommandationer Havarikommisionen er fremkommet med, hvilket kan studeres mere i dybden i Appendiks 2.

Kapitel 5 præsenterer de statistiske opgørelser, som vi har valgt at bringe i Appendiks 4.

2. HAVARIKOMMISSIONEN

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet. Havarikommissionens undersøgelsesopgaver på luftfarts- og jernbaneområdet er fastlagt i henholdsvis Lov om luftfart (Lovbekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011) og Lov om jernbane (Lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010).

Havarikommissionens hovedopgave er at undersøge havarier og hændelser på luftfartsområdet i Danmark, Grønland og Færøerne og ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark. Såfremt danske passagerer eller dansk registrerede luftfartøjer eller tog er involveret 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 om at undgå havarier og ulykker i fremtiden.

2.1. Mission og vision

Havarikommissionen arbejder efter følgende mission:

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 i tillæg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommissionens vision

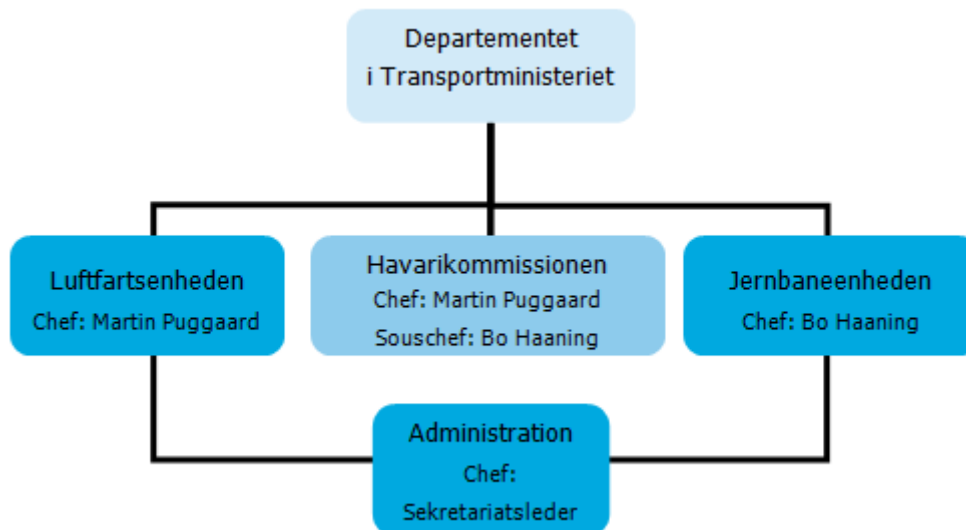
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- levere et undersøgelsesresultat af høj faglig karakter inden for en tidshorisont, som gør at resultatet får afgørende betydning for forebyggelse af lignende tilfælde.
- sikre, at vores rolle er objektiv og uvildig samt, at der aldrig er tvivl om vores integritet.
- gøre vores kommission attraktiv – både som arbejdsplads og som del af en større sammenhæng

2.2. Havarikommissionens organisation

Havarikommissionen gennemgik i 2011 en organisationsændring, som afspejler sig i nedstående organisationsdiagram.

Havarikommissionens organisation omfatter undersøgelsesenheder for henholdsvis luftfart og jernbane samt en chef og et sekretariat.



Havarikommissionen er normeret til i alt 14 medarbejdere, fordelt med tre medarbejdere i sekretariatet, fire i jernbaneenheden, syv i luftfartsenheden. Chefen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommissionen og chefen i jernbaneenheden er souschef i Havarikommissionen.

3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

3.1. Luftfartsområdet (afventer)

3.2. Jernbaneområdet

I 2013 modtog Havarikommissionen 398 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 496 i 2012.

Efter indledende vurdering blev det for 384 underretninger besluttet ikke at iværksætte en undersøgelse. For de resterende underretningers vedkommende iværksattes en forundersøgelse eller en egentlig undersøgelse.

Såfremt resultatet af en forundersøgelse ikke peger på at en undersøgelse vil føre til resultater af sikkerhedsmæssig betydning, afsluttes forundersøgelsen med udarbejdelse af en kortfattet redegørelse – benævnt § 21q - hvoraf en kort beskrivelse af ulykken eller hændelsen fremgår, evt. suppleret med Havarikommissionens vurdering.

3.3. Oversigt over sager i 2013

Nedenstående skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager i 2013.

Først angives det totale antal modtagne underretninger. Nogle underretninger fravælges ved en indledende vurdering, mens de øvrige (her betegnet som ”Indgået 2013 efter fravalg”) giver anledning til at en indledende undersøgelse igangsættes.

Antallet af sager efter indledende fravalg er derpå opdelt i hhv. havarier/ulykker og hændelser.

De sager, der er afsluttet i 2013, er opdelt efter om de er afsluttet indenfor et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælles europæisk mål om, at sager så vidt mulig afsluttes indenfor et år.

Endelig ses antallet af uafsluttede sager med start hhv. afslutning af 2013.

Havarikommissionen		
		Jernbane
Indgåede sager 2013		
Antal underretninger		398
Fravalgt efter indledende vurdering		384
Indgået 2013 efter fravalg		14
Indberettede havarier/ulykker		11
Indberettede hændelser		99
Afsluttede sager i 2013		
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.		11
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.		2
Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenklede redegørelser (§ 21Q sager)		
Uafsluttede sager		
Uafsluttede sager pr. 31/12-2013		14
Uafsluttede sager pr. 31/12-2012		27

4. REKOMMANDATIONER

Havarikommissionen kan som resultat af de gennemførte undersøgelser fremsætte rekommandationer med det formål at forebygge fremtidige havarier og ulykker. Som uafhængig undersøgelsesenhed stiler Havarikommissionen rekommandationerne til relevante sikkerhedsmyndigheder, der har til opgave at identificere

de nødvendige tiltag i samspil med de berørte virksomheder og har beføjelser til at gennemføre disse tiltag i brancherne.

Jernbanebranchen udvikles gradvist mod mere fælles europæiske rammer, men er fortsat primært nationalt specifik og rekommandationerne stiles derfor til Trafikstyrelsen, som er den danske sikkerhedsmyndighed.

4.1. Jernbane

I nedenstående skema er status for rekommandationer på jernbaneområdet sammenfattet.

Udstedte rekommandationer		Status for gennemførelse af rekommandationer			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2004-2007	40	40	100	0	0
2008	20	19	95	1	5
2009	9	9	100	0	0
2010	4	4	100	0	0
2011	0	0	0	0	0
2012	8	8	100	0	0
2013	4	0	0	4	100
I alt	85	80		5	

Årsberetningen for 2012 indeholdt på jernbaneområdet 2 åbne rekommandationer og Havarikommissionen fremsatte i 2013 i alt 4 rekommandationer. Ud af disse 6 rekommandationer er i alt 2 i 2013 blevet efterkommet/lukket, således at der nu er 4 åbne rekommandationer.

En oversigt over alle åbne rekommandationer og rekommandationer efterkommet/lukket i 2013 indenfor jernbaneområdet er givet i Appendiks 1.

5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER

På jernbaneområdet er en fælles europæisk database (ERAIL) – svarende til den for luftfart implementerede – aktuelt under udvikling. Med ERAIL's implementering forventes det at en række standardiserede parametre på længere sigt vil blive defineret og derefter systematisk registreret, hvilket vil gøre mere fyldige statistiske oplysninger let tilgængelige.

De statistiske oversigter for jernbaneområdet (se Appendiks 4) begrænser sig til fordeling af ulykker og hændelser på alvorlighedstype, dvs. alvorlig ulykke, ulykke eller hændelse og fordeling af ulykker/hændelser på kategorierne afsporing, brand/røgudvikling, kollision, overkørselsulykke, personpåkørsel, signalforbikørsel og andet.

De statistiske oversigter på jernbaneområdet kan med fordel læses sammen med Trafikstyrelsens "Sikkerhedsrapport for jernbanen 2012", der er baseret på årlige indberetninger fra operatører og infrastrukturforvaltere i Danmark. Disse indberetninger omfatter tillige de ulykker og hændelser, som Havarikommisionen ikke har undersøgt. Heri redegøres for udviklingen i ulykker gennem en årrække og ulykkernes sættes i forhold til transportomfanget på jernbanen (mio. tog-km).

6. APPENDIKS

1. Rekommandationsoversigt for jernbane
2. Statistik for jernbaneområdet

Appendiks 1

Status for rekommandationer på jernbaneområdet

Forklaring til den af Havarikommissionen anvendte terminologi:

Åben: Alle tilfælde hvor gennemførelse ikke er besluttet, eller hvor gennemførelse er igangsat, men ikke afsluttet.

Efterkommet: Alle tilfælde hvor en rekommandation på basis af Trafikstyrelsens tilbagemelding om ”efterlevet” anses for opfyldt i alt væsentligt.

Lukket: Lukket dækker tilfælde hvor rekommandationen ikke direkte er fulgt, men hvor tiltag er gennemført og Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed har vurderet tiltagene som tilstrækkelige, og ikke vil foretage sig yderligere.

Afvist: Trafikstyrelsen eller andre myndigheder som rekommandationen var stilet til har afvist at foretage sig noget.

2004-2007: I alt 40 udstedt, hvoraf ingen er åbne.

2008 udstedte

Afsporing ved Ellebjerg i sporspærring 18.07.2007	
Tre svellertransportvogne afsporedes under rangering i spærret spor ved gammel Ellebjerg station på S-banen mod Køge. Sporet (venstre spor København H – Åmarken) var under ombygning.	
R2 17.07.2008	Åben
Trafikstyrelsen skal sikre krav til uddannelse af personale, der benyttes til sporombygning – også under-entreprenørers personale - herunder til at varetage de jernbanesikkerhedsmæssige forhold ud over det rent sporombygningsmæssige.	
Besvarelse af rekommandation: Trafikstyrelsen oplyser, at fire kompetencebanenorner er ved at blive midlertidigt godkendt i Trafikstyrelsen.	Bemærkninger: Havarikommissionen afventer oplysning om endelig godkendelse.

2009 udstedte

9 udstedte, ingen åbne

2010 udstedte

4 udstedte, ingen åbne

2011 udstedte

Ingen åbne

2012 udstedte

8 udstedte, ingen åbne

IC4-togsæt passeret signal i "stop" ved Marslev 07.11.2011 (Foreløbig redegørelse)	
Lyntog 47 passerede et signal ved Marslev station med høj hastighed, og standsede umiddelbart bag ved et godstog (G9233) der holdt for stop ved efterfølgende I-signal. Toget standsede 651 meter efter AM-signal 2173 og 542 meter efter farepunktet. Lyntog 47 bestod af et IC4-togsæt (MG5627). Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen tager nedenstående forhold i betragtning	
DK-2012 R 1-3 af 30.01.2012	Lukket
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger: Lukket i forbindelse med udgivelse af endelig rapport 30.08.2013, hvori rekommandation indgår.

Personpåkørsel i perronovergang på Tølløse station 13.02.2012	
Tog 1528, der var under indkørsel fra til Tølløse spor 2 fra Vipperød, ramte en person i den offentlige perronovergang i stationens nordlige ende. Ved påkørslen omkom den pågældende.	
DK-2012 R 7 13.12 2012	Efterkommet
Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen vurderer om sikringen af overgange, der generelt benyttes til anden offentlig færdsel end adgang til og fra togene er tilstrækkelig med de nuværende foranstaltninger	
Besvarelse af rekommandation: Trafikstyrelsen har gennemført en landsdækkende undersøgelse for at identificere overgange der generelt benyttes til anden offentlig færdsel end adgang til og fra togene, og har vurderet Banedanmarks forslag til supplerende sikkerhedsforanstaltninger ved enkelte overgange.	Bemærkninger:
DK-2012 R 8 13.12.2012	Lukket
Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer at Banedanmark har og anvender procedurer for udskiftning og kontrol af sikkerhedskritiske komponenter i sikringsanlæg	
Besvarelse af rekommandation: Trafikstyrelsen har tidligere konstateret at Banedanmark har og anvender procedurer i forbindelse med udskiftning af komponenter. Styring af ændringer er en fast del af tilsyn med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer, og vil derfor blive fulgt op ved disse. Trafikstyrelsen anser rekommandationen for efterlevet.	Bemærkninger: Trafikstyrelsen har supplerende oplyst, at når Trafikstyrelsen anser en rekommandation for efterkommet, omfatter dette også at Trafikstyrelsen har vurderet at de eksisterende og evt. nye tiltag for fuldt sikkerhedsmæssig tilfredsstillende.

Brand i tag på sporskiftestoppemaskine SSR 532 30.03.2012	
Under transport af sporskiftestoppemaskine SSR 532 og to mandskabsvogne fra Esbjerg mod Roskilde som arbejdskøretøj, konstaterede føreren af SSR 532 brand i taget.	
DK-2012 R 6 16.11.2012	Efterkommet
Havarikommissionen anbefaler Trafikstyrelsen at vurdere godkendelsesprocedurerne for tunnelkørsel for arbejds- og placeringskørsel for disse typer tog samt kravene til brandslukningsudstyr	
Besvarelse af rekommandation: Banedanmarks har redegjort for regler og procedurer i relation til tunnelkørsel, og har bl.a. oplyst at tunnelcheck (SIN) kun gælder for personførende tog, og at der findes en klargøringsprocedure der bl.a. om-	Bemærkninger: Trafikstyrelsen har supplerende oplyst, at når Trafikstyrelsen anser en rekommandation for efterkommet, omfatter dette også at Trafikstyrelsen har vurderet at de eksisterende og evt.

handler krav til brandslukningsmateriel (antal og type). Der findes ingen specielle krav (fra infrastrukturforvalteren) for fremførsel af materiel i tunneller, dog findes der krav vedr. fremførsel af farligt gods samt krav om tunneluddannelse. Førere af arbejdskøretøjer hos Banedanmark bliver ikke automatisk uddannet i brandbekæmpelse. Trafikstyrelsen har gennemført et tilsyn hos Banedanmark vedr. vedligehold af rullende materiel. Trafikstyrelsen gennemfører løbende tilsyn hos Banedanmark (af sikkerhedsledelsessystemet) vedrørende Banedanmarks sikring af, at materiel er vedligeholdt, og at klargøringsproceduren gennemføres. Trafikstyrelsen anser rekommandationen for efterlevet.	nye tiltag for fuldt sikkerhedsmæssig tilfredsstillende.
--	---

Personpåkørsel i perronovergang på Tølløse station 13.02.2012	
Tog 1528, der var under indkørsel fra til Tølløse spor 2 fra Vipperød, ramte en person i den offentlige perronovergang i stationens nordlige ende. Ved påkørslen omkom den pågældende.	
DK-2012 R 7 13.12 2012	Efterkommet
Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen vurderer om sikringen af overgange, der generelt benyttes til anden offentlig færdsel end adgang til og fra togene er tilstrækkelig med de nuværende foranstaltninger	
Besvarelse af rekommandation: Trafikstyrelsen har gennemført en landsdækkende undersøgelse for at identificere overgange der generelt benyttes til anden offentlig færdsel end adgang til og fra togene, og har vurderet Banedanmarks forslag til supplerende sikkerhedsforanstaltninger ved enkelte overgange.	Bemærkninger:
DK-2012 R 8 13.12.2012	Lukket
Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer at Banedanmark har og anvender procedurer for udskiftning og kontrol af sikkerhedskritiske komponenter i sikringsanlæg	
Besvarelse af rekommandation: Trafikstyrelsen har tidligere konstateret at Banedanmark har og anvender procedurer i forbindelse med udskiftning af komponenter. Styring af ændringer er en fast del af tilsyn med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer, og vil derfor blive fulgt op ved disse. Trafikstyrelsen anser rekommandationen for efterlevet.	Bemærkninger: Trafikstyrelsen har supplerende oplyst, at når Trafikstyrelsen anser en rekommandation for efterkommet, omfatter dette også at Trafikstyrelsen har vurderet at de eksisterende og evt. nye tiltag for fuldt sikkerhedsmæssig tilfredsstillende.

2013 udstedte

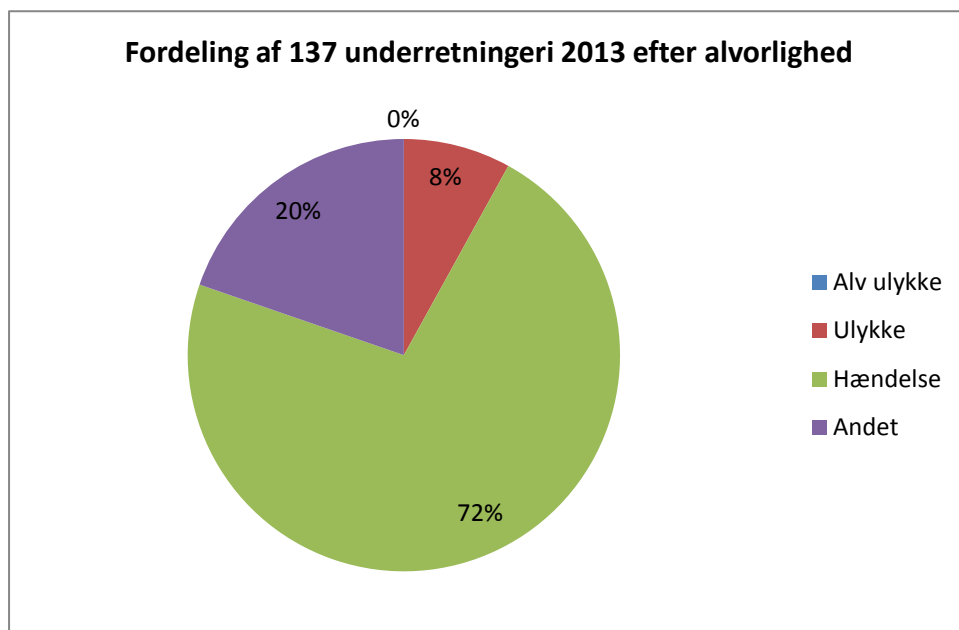
IC4-togsæt passeret signal i "stop" ved Marslev 07.11.2011	
Lyntog 47 passerede et signal ved Marslev station med høj hastighed, og standsede umiddelbart bag ved et godstog (G9233) der holdt for stop ved efterfølgende I-signal. Toget standsede 651 meter efter AM-signal 2173 og 542 meter efter farepunktet. Lyntog 47 bestod af et IC4-togsæt (MG5627). HCLJ anbefaler at:	
DK-2013 R 1 29.08.2013	Åben
ERA sikrer, at gældende internationale normer for godkendelse af bremsesystemer på jernbanemateriel revideres, således at bremsesystemets samlede funktionalitet dokumenteres inden for materiellets samlede anvendelsesområde, herunder ved de adhæsionsforhold som må kunne forventes at optræde i daglig drift	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2013 R 2 af 29.08.2013	Åben
Trafikstyrelsen sikrer, at gældende nationale normer for godkendelse af bremsesystemer på jernbanemateriel revideres, således at bremsesystemets samlede funktionalitet dokumenteres inden for materiellets samlede anvendelsesområde, herunder ved de adhæsionsforhold, som må kunne forventes at optræde i daglig drift	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2013 R 3 af 29.08.2013	Åben
Trafikstyrelsen sikrer, at IC4 togtypens bremseevne bliver dokumenteret inden for materiellets samlede anvendelsesområde, herunder ved de adhæsionsforhold, som må kunne forventes at optræde i daglig drift	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2013 R 4 af 29.08.2013	Åben
Trafikstyrelsen sikrer, at IC4 togtypen i daglig drift under alle forhold registrerer korrekte data om den faktiske tilbagelagte strækning og faktiske hastighed	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

Appendiks 2

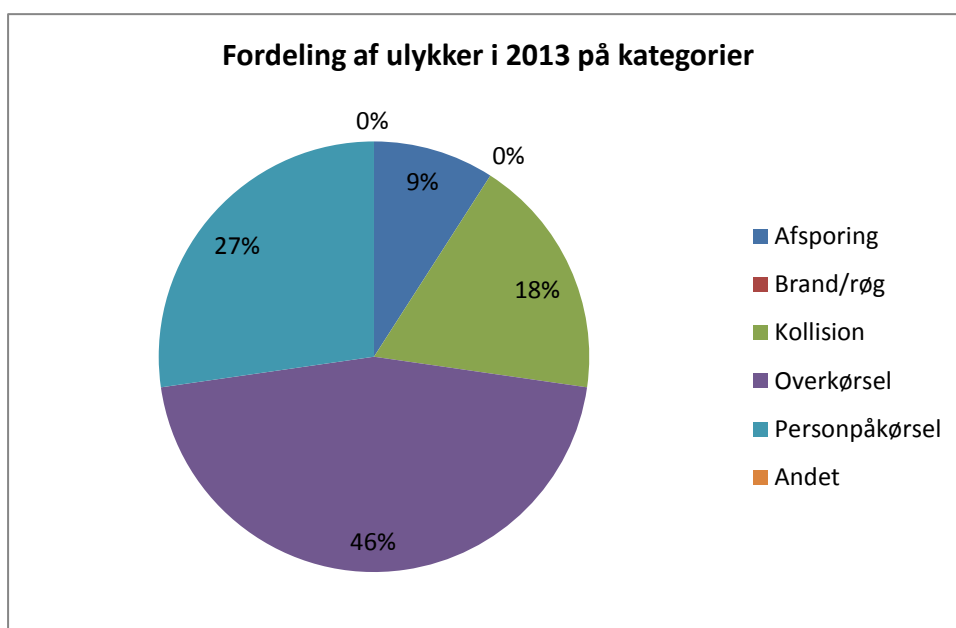
Statistik for jernbaneområdet

De statistiske oversigter for jernbaneområdet begrænser sig aktuelt til præsentation af data fra 2013 mht.

- fordeling af ulykker og hændelser på alvorlighedstype og
- fordeling af ulykker/hændelser på kategorier.



I 2013 er indberettet 11 ulykker til Havarikommissionen og disse falder i 4 kategorier – afsporing, kollision, overkørselsulykker og personpåkørsler.



I 2013 er indberettet 99 hændelser til Havarikommissionen og disse fordeler sig på alle de 7 kategorier Havarikommissionen anvender ved registrering, med brand/røgudvikling som den mest repræsenterede enkeltkategori.

