

Årsberetning 2016

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2016

Jernbane

September 2017

Indhold

1. Forord	3
2. Havarikommissionen	4
2.1. Mission og vision	4
2.2. Havarikommissionens organisation.....	5
3. Årets undersøgelsesaktiviteter	5
3.1. Jernbaneområdet.....	5
3.2. Oversigt over sager i 2015.....	5
4. Rekommandationer	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks	9
Status for rekommandationer på jernbaneområdet	9

1. FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) 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.

Havarikommissionens 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.

Havarikommissionen ønsker gennem denne årsberetning,

- at orientere om årets undersøgelsesaktiviteter,
- at redegøre for status for implementering af de rekommandationer Havarikommissionen er fremkommet med og
- at formidle statistisk information om de havarier, ulykker og hændelser Havarikommissionen 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 Havarikommissionens hjemmeside (www.aib.dk).

Kapitel 2 indeholder en kort introduktion til Havarikommissionen.

Kapitel 3 giver et overblik over Havarikommissionens undersøgelsesaktiviteter i 2016. 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 Havarikommissionen er fremkommet med, hvilket kan studeres mere i dybden i Appendiks 2.

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. 1036 af 28. august 2013) og Jernbanelov (Lov nr. 686 af 27/05/2015).

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 jernbanekøretøjer er involveret kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af andre staters 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 til-læg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommissionens vision

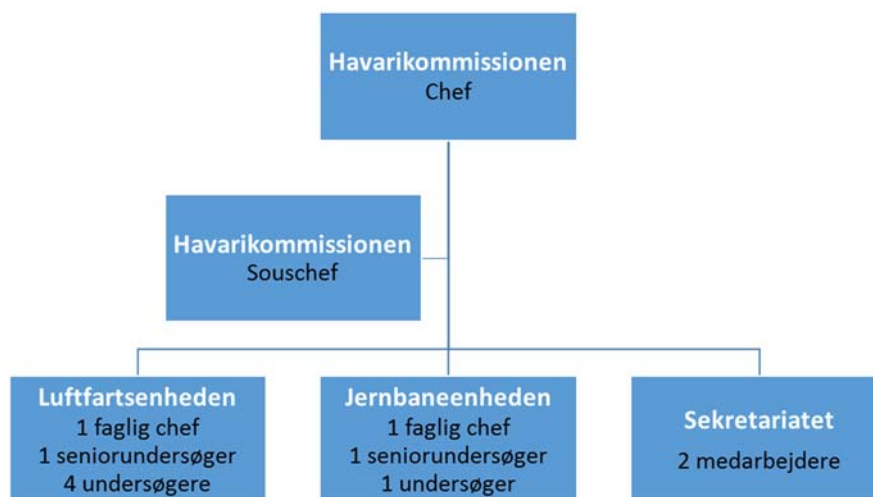
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- 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

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

Havarikommissionen er normeret til i alt 11 medarbejdere, fordelt med to medarbejdere i sekretariatet, tre i jernbaneenheden, seks i luftfartsenheden. Chefen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommissionen og chefen i jernbaneenheden er souschef i Havarikommissionen.



3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

3.1. Jernbaneområdet

I 2016 modtog Havarikommissionen 135 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 133 i 2015.

124 af underretningerne omfattede 33 selvmord eller selvmordsforsøg, som Havarikommissionen ikke er forpligtiget til at undersøge, samt 2 underretninger om øvelser. Efter indledende undersøgelser blev det for 89 underretningerne besluttet ikke at fortsætte undersøgelserne. For de resterende 11 underretninger iværksatte Havarikommissionen nærmere undersøgelser.

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 § 83 - hvoraf en kort beskrivelse af ulykken eller hændelsen fremgår, evt. suppleret med Havarikommissionens vurdering.

3.2. Oversigt over sager i 2016

Nedenstående skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager i 2016.

Først angives det totale antal modtagne underretninger. Nogle underretninger fravælges ved en indledende vurdering, mens de øvrige (her betegnet som ”Indgået 2016 efter fravalg”) giver anledning til at en indledende undersøgelse igangsættes.

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

De undersøgelser, der er afsluttet i 2016, er opdelt efter om de er afsluttet inden for et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælles europæisk mål om, at undersøgelser så vidt mulig afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede undersøgelser ved begyndelsen hhv. udgangen af 2016.

Havarikommissionen, jernbane	
	2016
Indgåede sager 2016	
Antal underretninger	135
Fravalgt efter indledende vurdering	124
Indgået 2016 efter fravalg	11
Afsluttede undersøgelser i 2016	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	10
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	1
Sager lukket efter indledende undersøgelse	2
Uafsluttede sager	
Uafsluttede sager pr. 31/12-2016	7
Uafsluttede sager pr. 31/12-2015	9

Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenklede redegørelser (§ 83 sager)

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 inden for de sidste 5 år sammenfattet.

Udstedte rekommandationer		Status for gennemførelse af rekommandationer			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2012	8	8	100	0	0
2013	4	4	100	0	0
2014	5	5	100	0	0
2015	3	3	100	0	0
2016	4	3	75	1	25
I alt	24	23		1	

Årsberetningen for 2015 indeholdt på jernbaneområdet ingen åbne rekommandationer, og Havarikommissionen fremsatte i 2016 i alt fire rekommandationer. Ud af disse fire rekommandationer er tre blevet efterkommet/lukket i 2016, således at der nu er én åben rekommandation.

En oversigt over alle åbne rekommandationer og rekommandationer efterkommet/lukket i 2016 inden for jernbaneområdet er givet i Appendiks 1.

5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER

På jernbaneområdet bruges en fælles europæisk database (ERAIL, administreret af ERA) – svarende til den for luftfart implementerede.

De statistiske oversigter på jernbaneområdet kan med fordel læses sammen med Trafikstyrelsens ”Sikkerhedsrapport for jernbanen 2016”, der er baseret på årlige indberetninger fra operatører og infrastrukturforvaltere i Danmark. Disse indberetninger omfatter tillige de ulykker og hændelser, som Havarikommissionen 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

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.

Bemærkning: Sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen) har først skiftet navn til Trafik- og Byggestyrelsen og senere til Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen.

2016 udstedte

Passager fik håndled i klemme i dørene og blev slæbt med toget - Vejle 23.02.2013	
Passagerer aktivt forsøgte at hindre dørlukning, kombineret med at kontrol og efterkontrol af dørene inden igangsætning i denne situation ikke blev gennemført eller fungerede så sikkert som forudsat	
DK-2016 R 4 af 29.12.2016	Status: Åben
At Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der gennemføres analyse af passagersikkerhed i forbindelse med afgangsproceduren ved drift med enmandsbetjente MF togsæt og togsæt med tilsvarende døre, herunder om kendskabet til dørsystemets funktionalitet for berørt personale er tilstrækkeligt og opdateret de nuværende sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med dørlukning og igangsætning for enmandsbetjente MF-togsæt og togsæt med tilsvarende dørtyper er tilstrækkelige, set i relation til dørsystemets funktionalitet (at de røde dørmeldelamper i førerrummet slukker og dørene kan registreres lukket uden fejlmelding, og at emner op til 80 mm kan sidde i klemme i dørene uden sikkerhed for at dette detekteres)	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

Person fik fastklemt fod i klaptrinet (611-2015-232 af 22.10.2015)
En person forsøgte at tiltvinge sig adgang til / komme med toget efter at dørene havde lukket, og efter at lokomotivføreren havde afsluttet visuel kontrol af at der ikke var passagerer eller bagage i klemme i de udvendige døre. Personen fik sin fod i klemme i dørsystemets klaptrin, og blev trukket efter toget da det begyndte at køre. Personen faldt, fik sin fod ud af klaptrin-net, faldt ned mellem tog og perron og fik sin fod kørt af. Idet de tekniske systemer og de gældende sikkerhedsinstrukser ikke dækker situationer, hvor objekter (mindre end 45 mm) i forbindelse med igangsætning kommer i klemme i klaptrin efter yderdørene er lukket, bør det vurderes hvorvidt de nuværende sikkerhedsforanstaltninger kan anses for tilstrækkelige.

DK-2016 R 3 af 29.09.2016	Status: Lukket
Havarikommissionen anbefaler at Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at det vurderes hvorvidt de nuværende sikkerhedsforanstaltninger i forhold til kørsel med emner i klemme i klaptrin på litra ER og andre lignende klaptrin er tilstrækkelige.	
Besvarelse af rekommandation: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har over for DSB fulgt op på såvel Havarikommissionens rekommandationer som øvrige tiltag DSB selv har iværksat. Ad.1: DSB har vurderet og revideret sikkerhedsinstrukser og afgangspcedurer for litra ER og indført ændringer i efterkontrollen for enmandsbetjente tog. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anser rekommandationen for efterkommet. Ad.2: DSB har gennemført en undersøgelse af muligheden for konstruktionsmæssigt yderligere at sikre traktionsspærring for døres og klaptrins lukning. Da der ikke tidligere er registreret tilfælde, hvor et klaptrin har været årsag til at en person er blevet fastklemmt, har DSB besluttet ikke at foretage en konstruktionsmæssig ændring af materiellet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer på baggrund af undersøgelsen, at de nuværende foranstaltninger er tilstrækkelige. DSB har i løbet af 2016 gennemført kampagner med henblik at gøre kunderne opmærksom på de farer, der er forbundet med fx at forhindre dørene i at lukke, eller på anden måde hindre afgang. Herudover har DSB sammen med Banedanmark iværksat en undersøgelse af muligheden for yderligere præventiv skiltning og bemaling af perroner.	Bemærkninger: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig med DSB's vurdering i at de nuværende foranstaltninger er tilstrækkelige, uden at der bør etableres yderligere barrierer.

Persontog kollideret med gravemaskine ved Herfølge den 28.04.2015	
Kollisionen mellem tog og gravemaskine skete, fordi tog 2475 fik tilladelse til (signal) at køre ud på strækningen Køge - Herfølge, samtidig med at et arbejdsbold på samme strækning havde tilladelse (kort sporspærring) til at krydse sporet. Det er tilsyneladende muligt, at der på strækninger uden sporisolationer til togdetektering kan etableres kortvarige sporspærringer - uden at der er mulighed for stedlig dækning, uden forudgående aftale og uden entydigt at fastslå krav til stationsbestyrerens dækningsforanstaltninger.	
DK-2016 R 1 af 27.04.2016	Status: Efterkommet
Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at Banedanmark tydeliggør, hvorvidt krav til stationsbestyrerens dækning af spærret spor (SR § 73 pkt. 1.4.) også gælder ved kortvarige sporspærringer (SR § 73 pkt. 1.8)	
Besvarelse af rekommandation: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst at styrelsen på baggrund af en række hændelser, der indikerer, at der var begået fejl hos stationsbestyreren, selv havde fulgt op på Banedanmarks håndtering af hændelser og afdækning af årsager til disse hændelser. Opfølgning på rekommandationerne fra Havarikommissionen var derfor delvis dækket af den allerede gennemført sagsbehandling. Trafik-, Bygge- og	Bemærkninger:

Boligstyrelsen konstaterede, at Banedanmarks processer, metoder og værktøjer ikke i tilstrækkelig grad sikrer, at der drages læring af hændelser. Dette følges der fortsat op på ved tilsyn med Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem. På baggrund af de to rekommandationer har Banedanmark afklaret, at regelværket er dækkende, men ikke har været fulgt i enkelte tilfælde. Derudover konkluderer Banedanmark, at kortvarige sperspærringer ikke må bruges uden forudgående aftale, men at disse, hvis reglerne følges, er sikre. Styrelsen anser rekommandationerne for efterlevet.	
DK-2016 R 2 af 27.04.2016	Status: Efterkommet
Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at Banedanmark gennemfører risikovurdering af, hvorvidt kortvarige sperspærringer efter § 73, for hvilke der på f.eks. strækninger med linjeblok type 1986 (signalblok) ikke kan skabes stedlig dækning med kortslutningsstrop, bør tillades uden, at disse er aftalt forud	
Besvarelse af rekommandation: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst at styrelsen på baggrund af en række hændelser, der indikerede, at der var begået fejl hos stationsbestyreren, selv havde fulgt op på Banedanmarks håndtering af hændelser og afdækning af årsager til disse hændelser. Opfølgning på rekommandationerne fra Havarikommissionen var derfor delvis dækket af den allerede gennemført sagsbehandling. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterede, at Banedanmarks processer, metoder og værktøjer ikke i tilstrækkelig grad sikrer, at der drages læring af hændelser. Dette følges der fortsat op på ved tilsyn med Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem. På baggrund af de to rekommandationer har Banedanmark afklaret, at regelværket er dækkende, men ikke har været fulgt i enkelte tilfælde. Derudover konkluderer Banedanmark, at kortvarige sperspærringer ikke må bruges uden forudgående aftale, men at disse, hvis reglerne følges, er sikre. Styrelsen anser rekommandationerne for efterlevet	Bemærkninger:

2012 - 2015 udstedte

Ingen åbne