

Årsberetning 2015

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2015

Jernbane

Oktober 2016

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.....	6
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 i Havarikommissionen,
- 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 2015. 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 Lov om jernbane (Lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010).

Den 15. juni 2015 blev ”Lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010” erstattet af en ”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 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 til-læg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommissionens vision

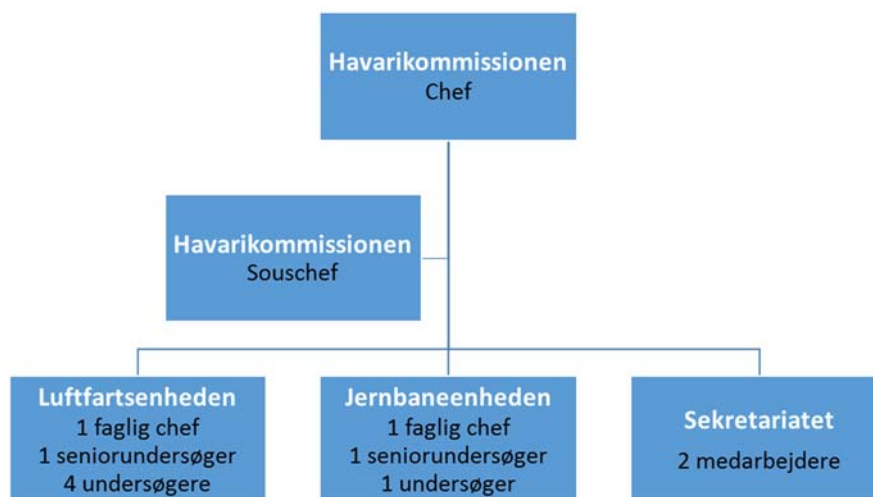
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- 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 2015 modtog Havarikommissionen 133 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 157 i 2014.

Efter indledende undersøgelser blev det for de 121 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelser, og sagerne blev lukket.

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

3.2. Oversigt over sager i 2015

Nedenstående skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager i 2015.

Først angives det totale antal modtagne underretninger. Nogle underretninger fravælges ved en indledende vurdering, mens de øvrige (her betegnet som ”Indgået 2015 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 2015, 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 sager så vidt mulig afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede sager ved begyndelsen hhv. udgangen af 2015.

Havarikommisionen	
	2015
Indgåede sager 2015	
Antal underretninger	133
Fravalgt efter indledende vurdering	121
Indgået 2015 efter fravalg	12
Afsluttede sager i 2015	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	8
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	* 2
Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenkledte redegørelser (§ 21Q / § 83 sager)	
Sager hvor videre undersøgelse er fravalgt	4
Uafsluttede sager	
Uafsluttede sager pr. 31/12-2015	9
Uafsluttede sager pr. 31/12-2014	11

*: Én sag er samlesag med 35 sager, første hændelse er mere end 4 år gammel og sidste hændelse under 1 år.

4. REKOMMANDATIONER

Havarikommisionen kan som resultat af de gennemførte undersøgelser fremsætte rekommandationer med det formål at forebygge fremtidige havarier og ulykker. Som uafhængig undersøgelsesenhed stiler Havarikommisionen rekommandationer 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 rekommandationer 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 8 år sammenfattet.

Udstedte rekommandationer		Status for gennemførelse af rekommandationer			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2008	20	20	100	0	0
2009	9	9	100	0	0
2010	4	4	100	0	0
2011	0	0	-	0	0
2012	8	8	100	0	0
2013	4	4	100	0	0
2014	5	5	100	0	0
2015	3	3	100	0	0
I alt	53	53	100	0	0

Årsberetningen for 2014 indeholdt på jernbaneområdet 1 åben rekommandation fra 2008, og Havarikommis- sionen fremsatte i 2015 3 rekommandationer. Ud af disse i alt 4 rekommandationer er 4 i 2015 blevet efter- kommet/lukket, således at der nu ikke er nogen åbne rekommandation.

En oversigt over alle åbne rekommandationer og rekommandationer efterkommet/lukket i 2015 inden for 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 2015", 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

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.

2015 udstedte

Vogne i godstog afsporet Farris-Sommersted, den 29.11.2012	
Under tog HG 45685's udkørsel fra Farris station spor 2 afsporede tre hjulsæt i godstoget, én aksel på hver af vognene 14, 16 og 17, da akslerne passerede skinnekrydsningen i sporskifte 101. Efter den afsporede anden aksel på vogn 17, passerede yderligere i alt 10 aksler i vognene 17-18-19 sporskiftet uden at afspore.	
DK-2015 R 3 af 03.12.2015	Efterkommet
Da det konstateres, at vedligeholdelse af sporskifte 101 og de udførte tilsyn ikke har været tilstrækkelige til, at forebygge hhv. opdage de svagheder i sporskiftets skinnekrydsning, der efter Havarikommissionens vurdering førte til afsporingen, anbefaler Havarikommissionen, at der træffes foranstaltninger til at sikre anvendelse af TH-bolte eller andre bolte, der opfylder styrkekrav mv. samt til at inspektioner og vedligeholdelse gennemføres på en måde, så sporskifternes sikre funktion ikke - som i dette tilfælde - kompromitteres.	
Besvarelse af rekommandation: -	Bemærkninger: Anbefalingen anses for efterlevet, og med baggrund i de forholdsregler Banedanmark allerede har truffet, finder Havarikommissionen ikke anledning til at fremsætte yderligere rekommandationer.

Personbil ramt af tog i overkørsel 265 Thybanen (ved Thisted)	
Et Arriva-tog kolliderede i overkørsel 265 ved Thisted (Thybanen) med en bil, der kørte ud foran toget. To personer i personbilen omkom ved ulykken.	
DK-2015 R 2 af 02.09.2015	Efterkommet
På baggrund af det komplicerede vejforløb og overkørselens benyttelse af såvel lokal- som gennemkørende trafik anbefaler Havarikommissionen at Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at overkørselens sikkerhedsforhold revurderes, og at eventuelle forbedringer som følge af revurderingen ikke afventer gennemførelse af signalprogrammet	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

Trafik- og Byggestyrelsen har med baggrund i ulykken og Havarikommissionens rekommandation bedt Banedanmark om at redegøre for de sikkerhedsmæssige tiltag, der er iværksat på baggrund af ulykken, samt om at redegøre for den proces, der iværksættes af Banedanmark, når der sker en hændelse i f.eks. en jernbaneoverkørsel. Banedanmark har med baggrund i et møde med Trafik- og Byggestyrelsen den 16. februar 2015 udarbejdet en ny screeningsmodel, der skal sikre at alle hændelser i overkørsler automatisk medfører en ny sikkerhedsvurdering. Banedanmark fremsendte i oktober 2015 en redegørelse for de tiltag, der var igangsat efter ulykken i overkørsel 265 i Thisted. Banedanmark har i redegørelsen informeret om, at de har planlagt, at der afholdes et møde med Thisted kommune vedrørende de sikkerhedsmæssige forhold i overkørsel 265 samt de to nærværende liggende overkørsler. Trafik- og Byggestyrelsen har i februar 2016 fulgt op på ovenstående og konstateret, at Banedanmark har gennemført en fornyet risikovurdering af de tre overkørsler og er i dialog med Thisted kommune om risikoreducerende tiltag. Der er nu opsat de nødvendige advarselstavler. Trafik- og Byggestyrelsen anser Havarikommissionens rekommandation for efterlevet.	
---	--

Brand- / røgudvikling i ER togsæt fra 2010 til 2014	
På baggrund af flere indrapporteringer af hændelser vedrørende brand- og røgudvikling i IC3 og ER togsæt, besluttede Havarikommissionen sig for separat (som supplement til tilsvarende redegørelse vedr. IC3) at undersøge disse data for ER togsæt nærmere.	
DK-2015 R 1 af 27.01.2015	Efterkommet
Idet der forekommer røgudvikling og eller brand på ER-togsæt, ER-togsættene sammen med IC3-togsæt er grundstammen i dansk Intercitytrafik og befordrerpassagerer gennem Storebæltstunnelen, samt at der ikke foreligger en risikovurdering vedrørende røg- og brandudvikling bl.a. i undervognen bør behov for detekteringsforanstaltninger vurderes. Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sammen med DSB gennemfører risikovurdering af brandforhold på ER-togsæt, herunder en vurdering af behov for detekteringsforanstaltninger.	
Besvarelse af rekommandation: Trafik- og Byggestyrelsen anmodede d. 17. februar 2015 DSB om at udarbejde en handlingsplan for vurdering af risici forbundet med jernbanedriften med IC3-togsæt og ER-togsæt. Denne plan blev fremsendt af DSB den 6. marts 2015. Den 19. maj 2015 fremsendte DSB "Redegørelse og risikobetragtning for brand- og røgudvikling i mekaniske og elektriske installationer for individuel eller litra samkørsel (MF og ER)". Redegørelsen omhandler for ER's vedkommende 22 hændel-	Bemærkninger: Denne sag er samlesag med 35 sager, første hændelse er mere end 4 år gammel og sidste hændelse under 1 år på udgivelsestidspunktet

ser. De resterende 13 hændelser refereret i Havarikommissionens redegørelse er af DSB identificeret som uvæsentlige. Redegørelsen beskriver og risikovurderer 7 hændelser, der skyldes brand eller røgudvikling i ER-togsæts elektriske banemotor og 15 hændelser med røgudvikling forårsaget af slæbende bremsere. DSB har i redegørelsen beskrevet afhjælpende handlinger for ovenstående hændelser og vurderer, at risikovurderingen ikke har afdækket signifikante trusler i relation til brand- og røgudvikling forårsaget af driften. Det er Trafik- og Byggestyrelsens vurdering, at DSB's risikovurdering har afdækket mulige årsager og identificeret korrigerende handlinger. Trafik- og Byggestyrelsen vil løbende følge op på, om DSB's afhjælpende handlinger har haft den forventede effekt. Trafik- og Byggestyrelsen anser Havarikommissionens rekommandation for efterlevet.	
--	--

2009 - 2014 udstedte

Ingen 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	Status: Lukket
Trafikstyrelsen skal sikre krav til uddannelse af personale, der benyttes til sporombygning – også underentreprenørers personale - herunder til at varetage de jernbanesikkerhedsmæssige forhold ud over det rent sporombygningsmæssige.	
Besvarelse af rekommandation: Hændelsen skete efter at bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere trådte i kraft. I henhold til denne skal de i rekommandationen nævnte jernbanesikkerhedsmæssige forhold sikres gennem en aftale om levering af ydelse med sikkerhedsmæssigt indhold og være styret af infrastrukturforvalterens sikkerheds-ledelsessystem. De relevante bestemmelser fremgår af bekendtgørelsens § 19, stk. 3 og bilag 1, pkt. 5 og 8. Banedanmarks arbejde med kompetencenormerne - nævnt i Trafik styrelsens brev af 22.06.2010 - er ikke blev videreført. Området vedrørende kompetencestyring, anses i dag for en integreret del af Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem, jf. bestemmelserne nævnt ovenfor.	Bemærkninger: