



## Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Dato 22.02.2021  
Sagsbehandler BOH  
Sagsnr. 2021-24

Side 1 af 2

### Notat vedr.: Spørgsmål fra TRU medlem Rasmus Vestergaard Madsen

TRM har sendt følgende spørgsmål fra Rasmus Vestergaard Madsen til Havarikommisionen: ”Hvad er forskellen på de tests Havarikommisionen har udført i forbindelse med test af Maz80800 og dem/de erfaringer DB-Cargo har udført/fået i forbindelse med inspektionssagen?”

Havarikommisionen er blevet bedt om så vidt muligt at svare på spørgsmålet, og har derfor udarbejdet dette notat med følgende bemærkninger.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har efter hændelsen den 13. januar 2021 oplyst om inspektionssagen. Styrelsen har direkte adspurgt oplyst at styrelsen i forbindelse med deres inspektionssag ikke har kunnet konstatere krav til skamlens låseeffekt i vertikal / lodret retning, altså ikke kunnet konstatere krav til hvorvidt skamlens fysisk skal kunne låse hovedbolten fast til skamlen.

Styrelsen har oplyst at der findes krav til skamlens styrke i horisontal / vandret retning, eksempelvis ved bremsning, acceleration, kørsel gennem transversaler og sporskifter, osv. - og at MAZ80800 skamlar og låse overholder de kendte standarder / krav. I det Havarikommisionen har indiciar, som klart peger på at hovedbolten (kingpin) var placeret korrekt frem til godstoget kom ud at Storebæltstunnelen, og at trailerens hovedbolt dermed forlod sin position under eller efter passage af Sprogø, har kommissionens primære fokus i undersøgelsen været skamlens / låsens funktionalitet som reel lås.

Det vil sige både hvilke krav der er til at skamlen låseeffekt (dokumentation for hvor meget skal låsen kunne fastholde hovedbolten) og låsens funktionalitet i virkeligheden ved helt eller delvist lodret træk (fysiske test som dokumenterer hvor meget låsen fysisk kan fastholde hovedbolten).

På den baggrund gennemførte Havarikommisionen en række test på både den involverede skammel (lås) og på en række andre skamlar af samme type af låsens evne til at ”låse” / fastholde hovedbolten i skamlen. Testene havde det klage formål at klarlægge hvorvidt låsen reelt virkede som lås, eller om det kunne være muligt at kræfter i form af vindpåvirkning ved kørsel fra tunnelmunding og på lavbroen kunne ”trække” hovedbolten op af skamlens lås.

Havarikommisionens konklusion var at den konkrete type skammel / lås i enkelte af de gennemførte test ikke havde nogen låsevirkning ved træk i lodret retning, selv om låsen var i korrekt låsestilling og skamlens lås var velfungerende, vedligeholdt / smurt som foreskrevet.

Havarikommisionen har ikke undersøgt yderligere typer af skamlar end FW6170 (Storebæltulykken den 2. januar 2019) og MAZ 80800 (hændelse på Storebælt 13. januar 2021). Havarikommisionen har kendskab til i alt 22 typer låse som bruges ved transport af trailere på lommevogne.

På ovenstående grundlag orienterede Havarikommisionen sikkerhedsmyndigheden (TBST), og udsendte den 22. januar 2021 en international advarsel med følgende indhold: ” Med baggrund i tilsyneladende manglende krav til låseeffekt i lodret retning, kan det på nuværende tidspunkt ikke afvises at manglende eller begrænset låseeffekt led lodret påvirkning kan være tilfældet ved øvrige typer af låse på det europæiske jernbanenet.”

Advarslen blev udsendt som Safety alert til alle havarikommissioner og sikkerhedsmyndigheder i EU.

Med venlig hilsen

Bo Haaning