

Årsberetning 2021

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2021

Jernbane

D. 10.02.2022

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 2021.....	6
4. Anbefalinger	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks	9
Status for åbne anbefalinger og for anbefalinger afsluttet i 2021 på jernbaneområdet	9

1. FORORD

Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet der 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, og
- at redegøre for status for implementering af de anbefalinger Havarikommisionen er fremkommet med.

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 2021. 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 anbefalinger Havarikommisionen er fremkommet med, hvilket kan studeres nærmere 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) med efterfølgende mindre justeringer.

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 anbefalinger 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

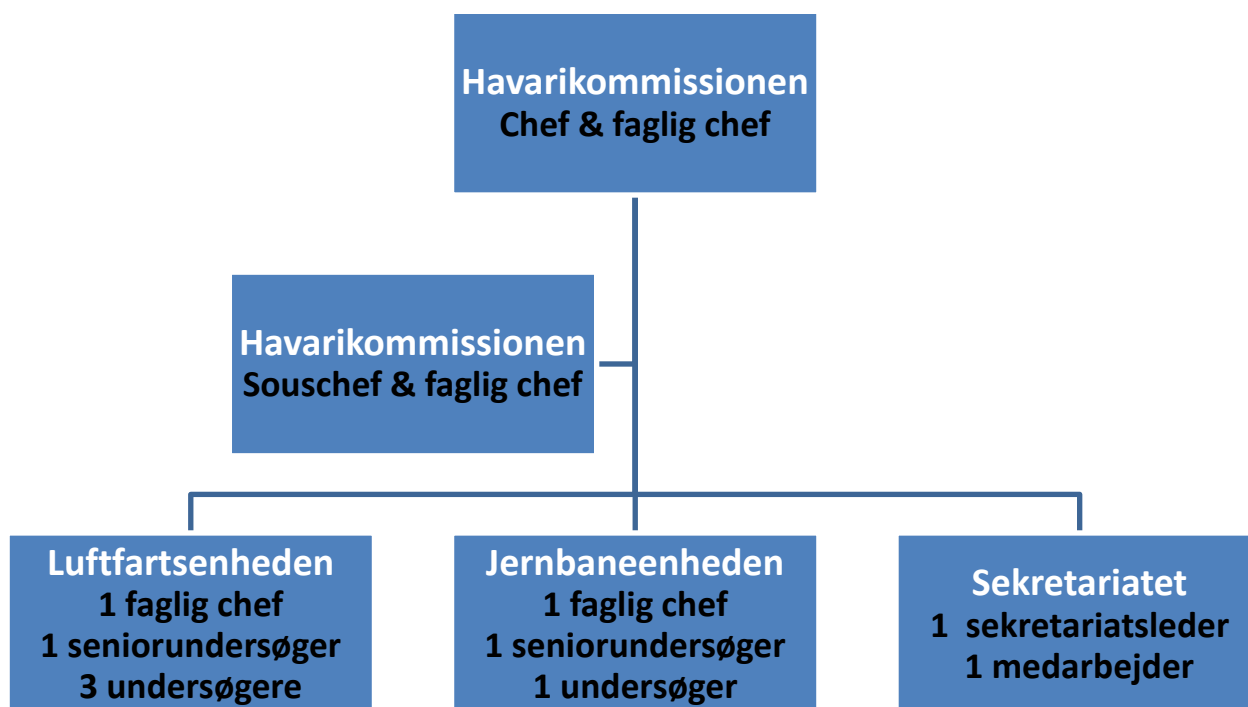
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- 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

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

Havarikommissionen havde ved årets start 9 årsværk, fordelt med en i sekretariatet, tre i Jernbaneanheden og fem i Luftfartsenheden. Chefen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommissionen, og chefen i jernbaneanheden er souschef i Havarikommissionen. Ultimo 2021 blev der ansat yderligere en medarbejder i sekretariatet, så der ved årets afslutning er 10 årsværk.



3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

3.1. Jernbaneområdet

I 2021 modtog Havarikommissionen 106 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 94 i 2020. Af disse 106 indberetninger omhandlede de 36 indberetninger selvmord eller forsøg på selvmord, disse sager undersøges ikke af Havarikommissionen.

Efter vurdering ift. Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse og den forventede sikkerhedsmæssige læring, blev det ud af de resterende 70 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelserne for de 52 af sagerne, og sagerne blev lukket.

3.2. Oversigt over sager i 2021

Efterfølgende skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager.

Først er det totale antal modtagne straks underretninger angivet. Derefter er først de underretninger som er fravalgt efter en indledende vurdering eller undersøgelse angivet, og derefter er antallet af sager hvor der er gennemført en større eller mindre undersøgelse angivet.

De undersøgelser, der er afsluttet i 2021, er opdelt efter om de er afsluttet inden for et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælleseuropæisk mål om, at undersøgelser så vidt mulig afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede undersøgelser ved udgangen af 2020 og hhv. ved udgangen af 2021.

Indgåede sager 2021	
Antal underretninger	106
Fravalgt efter indledende vurdering / undersøgelse (NA)	88
Indgået 2021 efter fravalg	18
Afsluttede undersøgelser i 2021	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	10
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	0
Uafsluttede sager	
Uafsluttede sager pr. 31/12-2021	13
Uafsluttede sager pr. 31/12-2020	5

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

4. ANBEFALINGER

Havarikommissionen kan som resultat af de gennemførte undersøgelser fremsætte anbefalinger med det formål at forebygge fremtidige havarier og ulykker. Som uafhængig undersøgelsesenhed stiler Havarikommissionen anbefalingerne 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 anbefalingerne stiles derfor primært til Trafikstyrelsen, som er den danske sikkerhedsmyndighed.

4.1. Jernbane

I nedenstående skema er status for anbefalinger på jernbaneområdet inden for de sidste 5 år sammenfattet.

Udstedte anbefalinger		Status på anbefalinger			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2017	7	4	57	3	43
2018	7	3	43	4	57
2019	4	3	75	1	25
2020	0	-	-	-	-
2021	3	0	0		100
I alt	21	10	48	11	52

Årsberetningen for 2020 indeholdt på jernbaneområdet 9 åbne anbefalinger, og Havarikommissionen fremsatte i 2021 i alt 3 anbefalinger. Ud af de 12 åbne anbefalinger, er 1 anbefaling blevet færdigbehandlet i 2021, således at der nu er 11 åbne anbefalinger.

En oversigt over alle åbne anbefalinger inden for jernbaneområdet er givet i Appendiks 1.

5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER

På jernbaneområdet bruge Jernbaneanheden Eccairs database (Railway Repository) – svarende til den for luftfart anvendte.

De statistiske oversigter på jernbaneområdet kan med fordel læses sammen med Trafikstyrelsens ”Sikkerhedsrapport for jernbanen”, der er baseret på årlige indberetninger fra operatører og infrastrukturforvaltere i Danmark. Disse indberetninger omfatter også 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 åbne anbefalinger og for anbefalinger afsluttet i 2021 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 anbefaling på basis af Trafikstyrelsens tilbagemelding om "efterlevet" anses for opfyldt i alt væsentligt.

Lukket: Lukket dækker tilfælde hvor anbefalingen 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 anbefalingen var stilet til har afvist at foretage sig noget.

2021 udstedte

Oddesundbroen – lift ramt af tog d. 03-10-2020 (2020-335)	
D. 03-10-2020 omkom en litauisk specialarbejder på Oddesundbroen (Thybanen), da den liftkurv han stod i blev ramt af tog. På kollisionstidspunktet var sporet ikke spærret for trafik, og der var ikke givet tilladelse til at iværksætte arbejdet på broen – afrensning og overfladebehandling.	
DK-2021 R 3 af 01.10.2021	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark indfører procedurer, der dels sikrer at jernbanesikkerhedsplanen løbende revurderes med involverede parter og opdateres i forhold til ændringer i forhold til de aktuelle arbejder, f.eks. ved byggemøder, og at Banedanmark fører effektive tilsyn både med at Jernbanesikkerhedsplanen er dækkende og at den følges. Såfremt placering af materiel til og fra arbejde i sporspærring kan påvirke jernbanesikkerheden, bør det sikres, at der træffes de fornødne sikkerhedsforanstaltninger.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Anbefalingen er medbragt som et emne på et opfølgningstilsyn i november og december 2021 hos Banedanmark, hvor emnet var udarbejdelse, godkendelse og brugen af jernbanesikkerhedsplaner.	Bemærkninger:

Intercitytog ramte udlæggerbånd fra sporombygningsmateriel ved Hobro d. 2-5-2020 (2020-170)	
Lørdag morgen kl. 05:50 kolliderede Intercitytog 51403 med et udlæggerbånd, der var drejet ud fra den bageste ballastsilovogn fra henstående sporombygningsmateriel på strækningen mellem Hobro og Skørping.	
DK-2021 R 1 af 28.04.2021	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark ved infrastrukturarbejder både i planlægnings-, godkendelses- og udførelsesfaserne tager højde for materiellets kendte risici.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen af anbefalingerne er endnu ikke tilendebragt, men har ført til flere opfølgende spørgsmål samt møder med Banedanmark.	Bemærkninger:

Anbefaling 1 er desuden medbragt som et emne på et opfølgningstilsyn i november og december 2021 hos Banedanmark, hvor emnet var udarbejdelse, godkendelse og brugen af jernbanesikkerhedsplaner.	
DK-2021 R 2 af 28.04.2021	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark over for relevante medarbejdergrupper (herunder entreprenører) sikrer, at der ved beskrivelse af de sikkerhedsmæssige forhold ikke levnes rum til fortolkning.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen af anbefalingerne er endnu ikke tilendebragt, men har ført til flere opfølgende spørgsmål samt møder med Banedanmark.	Bemærkninger:

2020 udstedte

Ingen åbne

2019 udstedte

Lyntog 210 kollideret med sættevognstrailer fra godstog 9233 på Storebæltsbroen (Vestbroen) den 2. januar 2019 (2019-2)	
Onsdag den 2. januar 2019 kl. 7:29 kolliderede DSB tog L 210 (Århus H-Københavns Lufthavn) med en sættevognstrailer fra DB Cargo Scandinavia tog G 9233 (Høje Tåstrup-Fredericia). Kollisionen skete på Storebæltsbroen (Vestbroen) tæt ved landfæstet på Fyn i strækningens km 127,450. Ved ulykken blev 8 passagerer dræbt og 18 passagerer sårede, heraf 4 alvorligt. Havarikommissionen konkluderede at sættevognstrailer var læsset med hovedbolten i skamlen, men at skamlen ikke var låst inden ulykken.	
DK-2019 R 1 af 18.12.2019	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at ERA sikrer at alt sikkerhedskritisk udstyr (f.eks. tilbehør) på godsvogne identificeres og håndteres i det europæiske vedligeholdelsesregime.	
Besvarelse af anbefalingen: Anbefalingen er stillet til ERA, og Trafikstyrelsen har ikke en formel rolle i opfølgning herpå. Styrelsen har dog af egen drift valgt at følge op på anbefalingen overfor ERA. Der blev i marts 2019 nedsat en JNS-arbejdsgruppe i Urgent Procedure, med deltagelse fra eksperter fra en række lande og branchen. En handlingsplan med anbefalinger til vedligehold og kontrol af låsemekanismer til sættevogne på lommevogne blev offentliggjort i maj 2019. Styrelsen har desuden haft dialog med ERA (senest d. 8. september 2020) omkring anbefalingen, herunder blandt andet implementering af forordning 2019/779. Styrelsen har i den forbindelse gjort ERA opmærksom på behovet for vejledning i denne implementering, eksempelvis i udvekslingen af relevant teknisk materiale mellem de parter i branchen.	Bemærkninger: HCLJ er enig i, at Trafikstyrelsen ikke har en formel rolle i opfølgning på anbefalingen. Der arbejdes fortsat med anbefalingen i ERA regi. HCLJ har ikke modtaget nogen tilbagemeldinger fra ERA.

På denne baggrund vurderer styrelsen, at man ikke videre kan følge op på anbefalingen fra styrelsens position.	
DK-2019 R 2 af 18.12.2019	Status: Efterkommet
DK-2019 R 3 af 18.12.2019	Status: Efterkommet
DK-2019 R 4 af 18.12.2019	Status: Efterkommet

2018 udstedte

Regionaltog kollideret med gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg den 14.11.2017 (2017-46)	
Den 14.11.2017 klokken 07:43 kolliderede tog 2026 med en gravemaskinen på strækningen mellem Skodsborg og Klampenborg. Ved ulykken den 14.11.2017 var de sikkerhedsmæssige barrierer (aftale forud med vagthavende, meldinger og dækninger, m.v.) der skulle hindre ulykker i sådanne situationer, tilsyneladende sat ud kraft eller tilsidesat.	
DK-2018 R 6 af 13.11.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark fører tilsyn med - især kortvarige - sporspærringer med henblik på at tilse at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af såvel SR-arbejdsledere som stationsbestyrere, vagthavende og trafik(e) driftsansvarlige - herunder sikrer, at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes.	
Besvarelse af anbefalingen: Trafikstyrelsen havde på baggrund af hændelsen opstartet en inspektion. Sidenhen kom Havarikommissionens rapport med 2 anbefalinger. Banedanmark har desuden i forbindelse med håndteringen af hændelsen opstillet 9 interne anbefalinger, som var tæt koblet til Havarikommissionens anbefalinger. Styrelsen har valgt at samle sagsbehandlingen af alt ovenstående. Trafikstyrelsen har i sagsbehandling af anbefaling 1 fokuseret på Banedanmarks udførelse af tilsyn på kortvarige sporspærringer. Sagsbehandlingen er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:
DK-2018 R 7 af 13.11.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark bør vurdere hvorvidt bestemmelserne i SR om anvendelse af kortvarige sporspærringer i forlængelse af ovenstående skal ændres, således at Banedanmark sikrer at kortvarige sporspærringer ikke må anvendes, når sporet bliver ufarbart, f.eks. når gravemaskiner – også kortvarigt – skal ind i sporet. Desuden bør Banedanmark sikre at reglerne for kortvarige sporspærringer – i overensstemmelse med SSB 30/2017, 07/2018 og senest SSB 26/2018 ikke kan anvendes i spor uden sporisolation (SR bilag 8), uden etablering af supplerende barrierer (til erstatning for anvendelse af kortslutningsstrop).	
Besvarelse af anbefalingen: Banedanmark har ændret i de trafikale regler, så det nu er et krav, at der skal benyttes kortslutningsstrop ved kortvarige sporspærringer. Sagsbehandlingen er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

Person ramt af tog i overgang mellem perroner på Tjæreborg den 10.08.2018 (2017-133)
10.08.2017 kl. 14:43 blev en dreng ramt af tog i perronovergangen over spor 1 til perronen ved spor 2 på Tjæreborg Station. Påkørslen skete fordi den unge mand løb i perronovergangen, idet han formentlig med fokus på at nå toget i spor 2 overså eller ignorerede advarslerne fra varslingsanlægget og heller ikke

nåede at se det fra Esbjerg gennemkørende tog Den unge mand, der omkom ved påkørslen, skulle med et regionaltoget, der holdt i spor 2.	
DK-2018 R 4 af 09.08.2018	Status: Efterkommet
DK-2018 R 5 af 09.08.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sikrer en risikovurdering gennemført, med henblik på at vurdere hvorvidt aktiveringstidspunktet i advarselsanlæg bør være afhængig af togenes hastighed.	
Besvarelse af anbefalingen: Trafikstyrelsen har bedt Banedanmark udarbejde en risikovurdering svarende til det i anbefalingen beskrevne. Sagsbehandlingen er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

Person ramt af tog i overgang mellem perroner, Bred, den 28.07.2017 (2017-132)	
Den 28.07.2017 kl 00:20 blev en ung mand ramt af tog i perronovergangen på Bred station. Den unge mand omkom ved påkørslen. Han var umiddelbart inden påkørslen steget af et tog, der var ankommet fra Odense i spor 2, og skulle, sammen med sine kammerater, krydse spor 1 i perronovergangen.	
DK-2018 R 3 af 13.07.2019	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler i fortsættelse af tidligere anbefalinger efter ulykkerne i Tølløse hhv. Kværndrup, at TBST:	
a) foranlediger sikkerheden ved samtlige publikumsvendte perronovergange i Danmark vurderet og i fortsættelse af Banedanmarks rapport af 31.05.2018 "Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks publikumsvendte perronovergange" b) foranlediger vurderet, om de nuværende sikringsforanstaltninger ved perronovergange er tilstrækkelige og tidssvarende i forhold til nuværende brugsmønstre og passageradfærd og sammenholdt med de forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger, der indføres og er blevet indført ved jernbaneoverkørsler.	
Det bemærkes, at anbefalingen også omfatter perronovergange uden for Banedanmarks område.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Trafikstyrelsen planlægger at fremlægge resultaterne fra rapporten "Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks publikumsvendte perronovergange" på et kommende møde i Forum for sikkerhedsansvarlige. Det er forventningen, at resultaterne vil fungere som oplæg til dialog mellem de tilstedeværende virksomheder med ansvar for perronovergange. Det forventes, at afslutningen på sagsbehandlingen på denne anbefaling falder sammen med behandlingen af anbefaling 2 og anbefaling 3 fra Kværndrup-rapporten.	Bemærkninger:

2017 udstedte

Stationsbetjent (elev) omkommet ifm. afsporing i Høje Taastrup, den 12.12.2016 (620-2016-9)	
Ulykken skete på baggrund af en kombination af manglende overholdelse af reglerne for rangering, at elever inden for gældende retningslinjer kunne arbejde uden opsyn. Undersøgelserne har også afdækket, at der både fandtes kutymen for at igangsætte rangering uden korrekt indhentet tilladelse, og genoptagelse af rangering efter ATC-nødbremsning uden at korrekt tilladelse.	
DK-2017 R 5 af 06 12 2017	Status: Åben

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der for alle elever på de jernbanesikkerhedsmæssige uddannelser findes retningslinjer for elevernes ansvarsområde, dvs. om og i givet fald på hvilke betingelser elever må udføre sikkerhedsmæssigt arbejde helt eller delvist uden opsyn.	
Besvarelse af anbefalingen: Trafikstyrelsen bemærker, at ansvar for udførelsen af opgaver hos operatørerne ikke er fastlagt i uddannelsesmateriale. Dette er derimod en del af beskrivelserne vedr. udførelse af sikkerhedsmæssige opgaver, som skal være fastlagt som en del af virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer. Styrelsen har stor fokus på roller, ansvar og kompetencer ved både udstedelse af sikkerhedscertifikater/-godkendelser og ved det løbende opfølgningstilsyn. Styrelsen vil derfor tage stikprøver i branchen for endeligt at efterkomme anbefalingen.	Bemærkninger: Havarikommisionen vurderer ikke sagen for endelig afsluttet endnu.
DK-2017 R 6 af 06 12 2017	Status: Efterkommet
DK-2017 R 7 af 06 12 2017	Status: Efterkommet

Person påkørt i perronovergang, Kværndrup, den 23.05.2016 (611-2016-242)	
Advarsels og- sikringsforanstaltningerne ved perronovergangen på Kværndrup station er – som det fremgår af foranstående – siden 1999 ikke blevet tilpasset de ændrede drifts- og sikkerhedsforhold (øget hastig, øget toggang, ændret standsningsmønster mv.) herunder heller ikke følgerne af den mangelfulde vedligeholdelse af perronkanten	
DK-2017 R 1 af 22.05.2017	Status: Efterkommet
DK-2017 R 2 af 22.05.2017	Status: Åben
Havarikommisionen anbefaler, at Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der gennemføres risikoanalyse af personsikkerheden ved perronovergange, hvor der ikke er etableret varslingsanlæg eller anden lignende sikring, herunder hvorvidt de gældende bestemmelser er tilstrækkelige. Risikoanalysen skal også omfatte andre overgange mellem perroner, der af passagerer kan opfattes som perronovergange.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandling er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:
DK-2017 R 3 af 22.05.2017	Status: Åben
Havarikommisionen anbefaler, at Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der udarbejdes klare og relevante regler for anvendelse af varslingsanlæg og skiltning ved perronovergange.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandling er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

2016 og tidligere udstedte

Ingen åbne