



## Udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet

Trafik- og Byggestyrelsen har den 13. oktober 2016 anmodet om Banedanmarks bemærkninger til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, der vil udgøre en opdatering af regelstrukturen, herunder vil samle regler, der på nuværende tidspunkt fremgår af bekendtgørelse nr. 13 og 14, begge af 4. januar 2007, samt bekendtgørelse nr. 626 af 15. juni 2012 og bekendtgørelse nr. 408 af 25. april 2014.

Banedanmark har følgende bemærkninger til selve bekendtgørelsen:

### 3, stk. 1, nr. 3

Følgende virksomheder skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik- og Byggestyrelsen:

3) Virksomheder på jernbaneområdet, der i forbindelse med anlægs- og vedligeholdelsesarbejde for infrastrukturforvaltere, ønsker at udføre kørsel på eget ansvar med trækraftenheder og transport af materialer eller udstyr, herunder troljer og anden skinebåren materiel, som ikke fremføres ved egen kraft på banen.

Det bør tydeliggøres, hvilken regulering der skal ske af entreprenører, der udfører vedligeholdelses- og anlægsarbejde for andre end infrastrukturforvaltere, når de ikke selv er sikkerhedscertificerede.

Som eksempel kan nævnes den situation, hvor det vil være nødvendigt for entreprenører at udskifte større bestanddele på stationer ejet af DSB (S-bane stationer), og hvor det derfor vil være nødvendigt at anvende troljer eller andet skinebåren materiel i forbindelse med arbejdet.

Denne problematik er en konsekvens af adskillelsen af DSB og Banedanmark og er således af national karakter.

### § 11, stk. 2

Hvis ansøgeren anmodes om at sende yderligere oplysninger i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens behandling af sagen, skal ansøger fremsende disse oplysninger omgående.

Det er Banedanmarks opfattelse, at den nuværende formulering bør fastholdes, således at der ikke fastsættes en tidsfrist i bestemmelsen.

Alternativt bør der i stedet for ”omgående” stå ”som aftalt”.

Jernbanesikkerhedsdirektivet fastsætter ikke krav om, at fremsendelse skal ske ”omgående”, og det er efter Banedanmarks opfattelse en national tilføjelse, der giver anledning til fortolkningstvivl.

Hvis anvendelse af ordet ”omgående” ønskes fastholdt, bør forståelsen heraf defineres i bekendtgørelsen.

## § 13

Virksomheden skal omgående underrette Trafik- og Byggestyrelsen, hvis (...)

Det er Banedanmarks opfattelse, at den nugældende formulering bør fastholdes, jf. i øvrigt begrundelsen ovenfor under bemærkningerne til § 11, stk. 2.

## § 19

Afgørelser truffet af Trafik- og Byggestyrelsen efter denne bekendtgørelse kan ikke indbringes for transport- og bygningsministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafik- og Byggestyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik- og Byggestyrelsens forskrifter.

Banedanmark finder det betænkeligt, at den klageadgang til Jernbanenævnet, der findes i BEK 13 og 14, begge af 4. januar 2007, samt i BEK 626 af 15. juni 2012 og BEK 408 af 25. april 2014, er fjernet.

Uanset, at muligheden for klage ikke har været anvendt, er det Banedanmarks opfattelse, at tilstedeværelsen af en klageadgang er og har været befordrende for eksistensen af et hensigtsmæssigt dialogklima mellem Banedanmark og Trafik- og Byggestyrelsen.

Herudover har Banedanmark følgende bemærkninger til bekendtgørelsens bilag 1:

### Pkt. 1.3.1

Virksomheden skal sikre, at alle relevante farer og deres årsager identificeres og håndteres i risikoprofilen. Også farer fra eksterne parter uden for og inden for jernbanesystemet og farer fra leverandører af sikkerhedsmæssige ydelser skal indgå.

Det ønskes præciseret, at referencen til farer fra eksterne parter inden for/uden for jernbanesystemet/leverandører også alene vedrører farer, der er relevante for virksomheden og jernbanesikkerheden.

### Pkt. 4.2.2

Sikkerhedsledelsessystemet skal sikre specifik uddannelse i sikkerhedsledelsessystemet til alt personale, der har indflydelse på, om sikkerhedsledelsessystemet fungerer.

Jernbanesikkerhedsdirektivet anvender ikke ordet ”fungerer”, og det er efter Banedanmarks opfattelse et nationalt begreb, der kan give anledning til fortolkningstvivel.

Det bør erstattes af f.eks. ”er dækkende for virksomhedens aktiviteter og implementeret i organisationen”.

Hvis anvendelse af ordet ”fungerer” ønskes fastholdt, bør forståelsen heraf defineres i bekendtgørelsen.

Det ønskes desuden klarlagt, hvorvidt der med ”alt personale” tillige menes personale, der arbejder med IT.

### Pkt. 4.3.1 og 4.3.2

4.3.1 Sikkerhedsledelsessystemet skal sikre, at

Banedanmark ønsker en tilkendegivelse af,

medarbejdere, der udfører arbejde med betydning for sikkerheden, anerkender og forstår alle relevante dokumenter og systemer til udførelse af deres arbejde.

4.3.2 Sikkerhedsledelsessystemet skal sikre, at virksomhedens medarbejdere er bevidste om deres indflydelse på sikkerheden og den sikkerhedsmæssige konsekvens af ikke at udføre arbejdet i henhold til sikkerhedsledelsessystemet.

#### **Pkt. 4.4.1**

Sikkerhedsledelsessystemets processer skal sikre, at nødvendig sikkerhedsrelevant kommunikation fra og til interne og eksterne parter identificeres, registreres og behandles med henblik på forbedring af sikkerheden.

#### **Pkt. 5.4.4**

Processerne skal ligeledes sikre genoprettelse af normal drift så hurtigt som muligt

#### **Pkt. 5.5.1**

Sikkerhedsledelsessystemet skal indeholde processer, der sikrer, at ulykker og forløbere til ulykker bliver håndteret i driftssituationen samt registreret.

#### **Pkt. 7.1.1**

På baggrund af overvågningen, jf. 6.1-6.4, skal virksomheden løbende fastlægge muligheder for forbedringer og implementere nødvendige handlinger for at nå de resultater, der tilsigtes med sikkerhedsledelsessystemet.

hvilken dokumentation der, efter Trafik- og Byggestyrelsens opfattelse, vil være tilstrækkelig for, at Trafik- og Byggestyrelsen kan vurdere, om sikkerhedsledelsessystemet sikrer, at såvel interne som eksterne ressourcer har tilstrækkelig bevidsthed til at udføre sikkerhedsrelateret arbejde.

Da det er indehaveren af et sikkerhedsledelsessystem, der i første instans har kompetencen til at sikre, at bevidstheden er til stede hos medarbejderne, ønskes det tydeliggjort, på hvilket tidspunkt og hvordan Trafik- og Byggestyrelsen måler, om de omfattede virksomheder har valgt en tilstrækkelig god metode til at sikre bevidstheden.

Det er Banedanmarks opfattelse, at bestemmelsen bør udformes på en sådan måde, at fokus i stedet rettes mod en sikring af, at reglerne overholdes, og at det eksisterende sikkerhedsniveau fastholdes og sikkerhedsrisici forebygges.

Det bør præciseres, at ”genoprettelse af normal drift så hurtigt som muligt” ikke skal ske på bekostning af sikkerheden, herunder muligheden for tilstrækkelig indsamling af fakta med henblik på læring og forebyggelse.

Det ønskes afklaret, hvorvidt anvendelsen af ordet ”driftssituationen” udelukker de hændelser, der kan indtræffe i forbindelse med vedligeholdelsesopgaver. Såfremt en ulykke i forbindelse med udførelsen af en vedligeholdelse sker ved tog i bevægelse, er det i dag omfattet af sikkerhedsledelsessystemet.

Det fremgik af de slides, Trafik- og Byggestyrelsen anvendte ved den senest afholdte Jernbanesikkerhedskonference, at der ville være krav om ”korrigerende handlinger for alle hændelser”. Dette er ikke umiddelbart overensstemmende med det i pkt. 7.1.1. anførte om ”nødvendige handlinger”.