

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Dato 26. januar 2017

Høringsnotat

Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 13. oktober 2016 sendt udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 10. november 2016.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger til udkastet: Metroselskabet og Hovedstadens Letbane, Dansk Jernbaneforbund, DB Cargo Scandinavia A/S, Dansk Erhverv, Danske Regioner og Erhvervsstyrelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Aarhus Letbane I/S, Banedanmark, Bevaringsforeningen Gedser Remise, DSB, DVF – Danske Veterantogs Fællesrepræsentation, Con-tec Rail, Hector Rail AB, Lokaltog A/S, Metro Service A/S og Sund og Bælt Holding A/S.

I det følgende refereres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter bekendtgørelsens afsnit. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Reglerne i den nye bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat er fastsat for at tilpasse reglerne til den praksis, der har udviklet sig gennem de seneste år, ikke alene i jernbanesektoren, men inden for alle ledelsessystemer. Således skrives den nuværende praksis om sikkerhedsledelsessystemer, der i vidt omfang følges af virksomhederne, ind i reglerne.

Dato 26. januar 2017

Der er i flere høringssvar anmodet om, at en række forhold beskrives nærmere i en vejledning, hvilket styrelsen vil udarbejde.

Høringssvar og kommentarer

2. § 1 - Anvendelsesområde

Aarhus Letbane I/S har anført, at det bør præciseres, at bekendtgørelsen finder anvendelse på letbaner.

Contec Rail har henvist til § 11 i jernbaneloven, der fastlægger at "Transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring for disse virksomheder og personer".

Contec Rail læser denne bestemmelse som, at der er mulighed for at fastsætte andre (nye) forsikringsvilkår for denne type virksomheder, end der for nuværende er fastsat i forsikringsbekendtgørelsens (bek. 1461/2009) §4 stk. 1.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget bemærkningen fra Aarhus Letbane I/S til efterretning, så det nu explicit fremgår, at bybaner (herunder letbaner) er omfattet af bekendtgørelsen.

Bemærkninger fra Contec Rail er kommenteret nedenfor under afsnittet vedrørende § 6.

3. Definitioner og afgrænsning af begreber

Aarhus Letbane I/S, Lokaltog A/S, Sund og Bælt Holding A/S, Metro Service A/S, Contec Rail og DSB savner definitioner af en række begreber og foreslår bl.a., at der indføres en definitionsliste i bilaget, et definitionsafsnit i bekendtgørelsen eller alternativt i en vejledning.

DSB har endvidere anført, at entydighed er helt afgørende for forståelsen af, hvad der i en kompleks sammenstilling af krav, er tilstrækkeligt for opfyldelse af disse krav.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i, at der bør være klarhed over bekendtgørelsens anvendelsesområde og begreber.

For at sikre dette er en række bestemmelser præciseret eller beskrevet mere udførligt. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har dog ikke fundet anledning til at indsætte et definitionsafsnit i bekendtgørelsen, da

Dato 26. januar 2017

der er tale om etablerede begreber, der også anvendes i bl.a. jernbanesikkerhedsdirektivet¹ og andre foreskrifter.

4. § 2 - Afgrænsning af hvilken jernbaneinfrastruktur, der er omfattet af bekendtgørelsen

Contec Rail har henvist til, at jernbaneinfrastruktur er et vidt begreb, og at bestemmelsen i § 2, hvis den læses som pålydende, også gælder infrastruktur, som er underlagt andre bestemmelser end denne, herunder firmaspor, veteranbaneinfrastruktur og jernbaneanlæg, som er underlagt karrusselbekendtgørelsen.

Kommentar:

Bekendtgørelsen gælder for det danske jernbaneland, dvs. Banedanmarks net og de private jernbaner samt bybaner. For at præcisere dette, er der på baggrund af høringssvaret indsat en henvisning til jernbanelovens § 3, nr. 4 om infrastrukturforvaltere.

Det følger af jernbanelovens § 2, stk. 2, at det kun er lovens kapitel 8, der gælder for veteranbaner, hvorfor bekendtgørelsen ikke gælder for veteranbaner.

Endvidere fremgår af jernbanelovens § 2, stk. 6, at loven – og dermed bekendtgørelsen – ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport.

Infrastruktur omfattet af karusselbekendtgørelsen hører under politiet og er således ikke omfattet af udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

5. § 3 - Virksomheder, der skal have sikkerhedscertifikat, herunder entreprenørvirksomheder

Contec Rail har foreslået, at § 3, stk. 1, bør formuleres således: "Følgende virksomheder skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik- og Byggestyrelsen, jf. dog § 7."

Aarhus Letbane I/S forstår bestemmelsen i § 3 således, at den fakultative ordning for entreprenørvirksomheder, jf. bekg. 626 fra 2012, fortsætter i kraft af det foreslåede udkast.

¹ Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (»jernbanesikkerhedsdirektivet«).

Dato 26. januar 2017

Banedanmark har kommenteret bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 3, idet Banedanmark blandt andet finder, at 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.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget kommentaren i Contec Rails høringssvar til efterretning og har ændret formuleringen af § 3, stk. 1.

Det er korrekt forstået af Aarhus Letbane, at entreprenør-ordningen fortsætter.

I forhold til Banedanmarks kommentarer om entreprenører bemærkes, at det fremgår af jernbanelovens § 11, at transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring for disse virksomheder og personer.

Det er således ikke ifølge loven tilladt for entreprenører at udføre kørsel på eget ansvar, med mindre entreprenøren har opnået sikkerhedscertifikat, og at kørslen finder sted i forbindelse med opgaver for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.

6. § 4 - Gyldighed

Aarhus Letbane I/S har i forhold til § 4, stk. 1, sidste led, skrevet, at det er uklart, hvad der menes, og at bestemmelsen bør præciseres.

DSB har anført, at det ikke længere fremgår af udkastet til den reviderede bekendtgørelse, at der for fornyelse senest skal ansøges 6 måneder før udløb af det gældende certifikat. Der opstår herved usikkerhed om, hvornår Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer, at en ansøgning er indsendt rettidigt med hensyn til opnåelse af recertificering inden det gældende certifikats udløb.

Kommentar:

Det følger af bekendtgørelsens § 4, stk. 1, sidste led, at en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat er gyldigt i op til 5 år med de ændringer, der måtte følge af lovgivningen.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende regler og skal forstås således, at der kan gives sikkerhedscertifikat for en fastsat periode på op til 5 år, men at der ved lov kan ændres på de krav, der gælder for det givne sikkerhedscertifikat.

Kommentaren har ikke givet Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

Dato 26. januar 2017

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget DSB's bemærkning til efterretning og indsat kravet på ny i § 14.

7. § 5 – Virksomhedens ansvar

Lokaltog A/S er enige i, at virksomheden har ansvaret, men finder, at det er nyt, at udtrykket "andre virksomheder" nu er erstattet af "andre parter". Lokaltog finder, at "andre parter" kan være lidt udefinerligt.

Kommentar:

"Parter" skal forstås bredere end "virksomheder", herunder f.eks. og så kommuner eller borgere, der færdes ved jernbanen.

8. § 6 - Udstedelse af sikkerhedsgodkendelse og sikkerheds-certifikat

Aarhus Letbane I/S har i forhold til § 6, stk. 1, om forudsætningerne for udstedelse af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat, udtrykt, at bestemmelsen kan formuleres mere enkelt.

Metro Service A/S finder ligeledes, at § 6 er "tungt" konstrueret, og at det vil være godt at opdele betingelserne yderligere, og evt. indsætte definitionskapitel i bekendtgørelsen.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har på baggrund af høringssvarene forenklet bestemmelsen ved blandt andet at flytte kravet om forsikring til § 3.

9. § 6 - Kravet om ansvarsforsikring

Contec Rail har gjort opmærksom på, at der er en forsikringsproblematik i forhold til de mindre virksomheder. Contec Rail anfører, at de har erfaret, at forsikringsselskaberne har en årlig præmie på minimum 800.000 kr. ved et erstatningsbeløb på 408 mio. kr., og at en lille virksomhed med f.eks. 10 mio. i omsætning ikke kan bære en forsikringspræmie der svarer til 8-10 % af omsætningen. Contec Rail opfordrer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at overveje en anden forsikringsstruktur.

Sund og Bælt Holding A/S har også kommenteret kravet om ansvarsforsikring, da de finder, at teksten i § 6 synes misvisende. Det fremstår som om, at kun virksomheder omfattet af § 3, nr. 2 og 3, er omfattet af kravet om ansvarsforsikring.

Kommentar:

Det er ikke hensigten med den nye bekendtgørelse at indsætte væsentlige nye krav på forsikringsområdet, og således viderefører Trafik-

Dato 26. januar 2017

, Bygge- og Boligstyrelsen de gældende lovbestemte regler. Styrelsen vil dog gerne drøfte det rejste problem videre med branchen.

Sund og Bælt Holding A/S har ikke misforstået bekendtgørelse 1461/2009. Det er korrekt, at kravet fastsat i denne bekendtgørelse kun vedrører virksomheder omfattet af § 3, stk. 1, nr. 2 og 3. At det udelukkende er disse virksomheder, der nævnes i bekendtgørelsen, skyldes, at kravet for de resterende virksomheder (jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere) er fastsat i jernbanelovens kapitel 10.

10. § 7 - Sikkerhedscertifikater del a) udstedt af andre EU- eller EØS-lande

Contec Rail har foreslået, at der eventuelt tilføjes "når det er udformet på dansk, svensk, norsk eller engelsk" sidst i teksten i § 7. Derved skabes overensstemmelse med kravet i § 10.

Kommentar:

Det er ikke et krav, at sikkerhedscertifikater del a) udstedt af andre EU- eller EØS-lande er udformet på dansk, svensk, norsk eller engelsk.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder derfor ikke anledning til at indsætte et sådant skærpet krav.

11. § 11 og § 13 - Brug af ordet "omgående"

DSB har påpeget, at formuleringen i § 11, stk. 2, og § 13, stk. 1, 1. led, om at oplysninger skal indsendes omgående, og at underretning skal ske omgående, er uheldig.

DSB henviser til, at formuleringen "snarest muligt" benyttes i de dansksprogede udgaver af forordninger og direktiver, og at denne formulering med fordel kan benyttes.

Banedanmark finder endvidere, at den nuværende formulering bør fastholdes, således at der ikke fastsættes en tidsfrist i § 11, stk. 2, og § 13. Banedanmark henviser til, at jernbanesikkerhedsdirektivet ikke fastsætter 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.

Kommentar:

Baggrunden for brugen af begrebet skal findes i jernbanesikkerhedsdirektivet.

I jernbanesikkerhedsdirektivet bruges ordet "omgående" i artikel 12, nr. 1, om ansøgningskrav i forbindelse med sikkerhedscertifikater og

Dato 26. januar 2017

godkendelser. Det følger af bestemmelsen, at "If the applicant is requested to submit supplementary information, such information shall be submitted **promptly**". (Oversat: Hvis ansøgeren anmodes om at forelægge supplerende information, skal sådan information fremsendes omgående".)

I jernbanesikkerhedsdirektivet bruges ordet "omgående" endvidere i artikel 10, stk. 5, om ændringer i forudsætningerne for sikkerhedscertifikater og artikel 11, stk. 2, om ændringer i forudsætningerne for sikkerhedsgodkendelser. Det følger af bestemmelserne, at en indehaver af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse omgående skal underrette den kompetente sikkerhedsmyndighed om henholdsvis alle væsentlige ændringer i forudsætningerne for den relevante del af sikkerhedscertifikatet og væsentlige ændringer i infrastrukturen, signalsystemet eller energiforsyningen eller principperne for deres drift og vedligeholdelse.

Kommissionen har tidligere overfor Danmark påpeget, at det er nødvendigt at benytte ordet "omgående" i forbindelse med ændringer i forudsætningerne for sikkerhedsgodkendelser.

Bemærkningerne har ikke givet anledning til at ændre bekendtgørelsen.

12. § 13 – Ændring af sikkerhedsgodkendelse eller sikkerhedscertifikat

DSB har kommenteret bestemmelsen i § 13, stk. 1, om at virksomhederne skal underrette Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om ændringer i oplysninger i ansøgningskemaet, virksomhedens aktiviteter m.v. DSB finder, at bekendtgørelsen bør sikre, at virksomhederne har de fornødne forudsætninger for, at skemaet udfyldes korrekt og give en forståelse af, hvad der forstås ved en væsentlig ændring, og hvornår en hensigt er tilstrækkelig konkret til, at styrelsen bør orienteres og ansøges.

DSB anfører endvidere i forhold til § 13, stk. 2 og 3, at der ikke er oplysninger om, hvor hurtigt, hvornår og hvordan meddelelsen fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om, hvorvidt der skal ansøges om en ændring af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat, gives.

Kommentar:

Det er ikke muligt at udarbejde en udtømmende liste over tilfælde i bekendtgørelsen, da vurderingen må bero på et skøn. En væsentlig ændring er f.eks., hvis en jernbaneinfrastrukturforvalter ønsker en permanent udvidelse af sit jernbaneinfrastrukturområde, hvis en jernbanevirksomhed ønsker en permanent udvidelse af sit kørselsområde eller hvis virksomhedens størrelse bliver væsentlig ændret.

Dato 26. januar 2017

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bestræber sig altid på at have den kortest mulige sagsbehandlingstid. Det er imidlertid ikke hensigten med bekendtgørelsen at indsætte nærmere bestemmelser om meddelelsen fra Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen.

Bemærkningerne har ikke givet anledning til at ændre bekendtgørelsen.

13. § 14 - Indsendelse af ansøgning

DSB har bemærket, at det ikke længere fremgår af bekendtgørelsen, at der for fornyelse senest skal ansøges seks måneder før udløb af det gældende certifikat, og at dette medfører usikkerhed i forhold til, hvornår en ansøgning er indsendt rettidigt.

Lokaltog A/S bemærker også, at ansøgningsfristen på 6 måneder ses fjernet, og at dette kan virke mere fleksibelt, men at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vel fortsat har en sagsbehandlingstid.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget DSB's bemærkning til efterretning og indsat kravet, således at det er uændret i forhold til de gældende bekendtgørelser.

14. § 16 - Tilsyn

DSB undrer sig over, at bestemmelsen i jernbanelovens § 70 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn gentages i bekendtgørelsen.

Kommentar:

Gentagelsen af jernbanelovens § 70 i bekendtgørelsen skyldes, at jernbanelovens bestemmelse udelukkende gælder for jernbanevirksomheder omfattet af jernbanelovens § 58 og infrastrukturforvaltere omfattet af jernbanelovens § 59.

Da bestemmelsen i jernbanelovens § 70 således ikke gælder for øvrige virksomheder, er det nødvendigt at præcisere, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen også fører tilsyn med de øvrige virksomheder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget DSB's bemærkning til efterretning og præciseret bestemmelsen.

15. § 18 - Rapportering, herunder begrebet intern sikkerhedsrevision

Sund og Bælt Holding A/S har spurgt, hvordan og ud fra hvilke kriterier styrelsen vurderer, hvilke sikkerhedsindikatorer, der er relevante for virksomheden.

DSB foreslår i deres høringssvar, at det ikke definerede begreb "sikkerhedsrevision" i § 18, nr. 3, erstattes af det alment kendte og brugte "audit". Alternativt at ordet defineres.

Dato 26. januar 2017

Kommentar:

I forhold til kommentaren fra Sund og Bælt Holding A/S bemærkes, at der er tale om en videreførelse af gældende praksis og at sikkerhedsindikatorerne er fastlagt i et samarbejde med branchen i forbindelse med udstedelsen af indberetningsbekendtgørelsen. Der er taget udgangspunkt i de fælles sikkerhedsindikatorer, som er besluttet i EU. På letbaneområdet findes separat indberetningsbekendtgørelse, som vil være udgangspunktet for rapportering af sikkerhedsindikatorer på letbaneområdet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget DSB's kommentar til efterretning og ændret formuleringen af § 18, nr. 3, således at ordet "audit" erstatter "sikkerhedsrevision" i bekendtgørelsen.

16. § 19 - Klageadgang

Aarhus Letbane I/S har anført, at det er særpræget, at man ikke kan påklage Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser.

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

Kommentar:

Klageadgangen i de fire bekendtgørelser, der nævnes i Banedanmarks høringssvar, blev afskåret med virkning fra den 10. juli 2015 og i forlængelse af revisionen af jernbaneloven i 2015.

Ændringerne fremgår af bekendtgørelse nr. 857 af 7. juli 2015 om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere, bekendtgørelse nr. 858 af 7. juli 2015 om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedscertificering af virksomheder på jernbaneområdet, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder, bekendtgørelse nr. 860 af 7. juli 2015 om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder og bekendtgørelse nr. 863 af 7. juli 2015 ændring af bekendtgørelse om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder på jernbaneområdet.

Bemærkningerne i høringssvarene fra Aarhus Letbane I/S og Banedanmark har ikke givet anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

17. § 21 - Ikrafttrædelse og overgangsregler

Metro Service A/S har spurgt til, om der er valgfrihed i forhold til, om man vil være godkendt/certificeret i henhold til "de gamle bekendtgørelser" i op til 5 år fra den nye bekendtgørelses ikrafttræden.

Dato 26. januar 2017

Kommentar:

Det er korrekt, at der indsættes valgfrihed i bekendtgørelsen. Frem til 31. december 2017 kan virksomhederne derfor vælge at blive godkendt eller certificeret efter de gamle regler. Vælger man at blive godkendt eller certificeret efter de gamle regler, vil disse regler således gælde i op til 5 år efter godkendelsen/certificeringen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anerkender, at det er mest optimalt at operere med ét regelsæt, men finder, at der af hensyn til virksomheder, som allerede har forberedt deres ansøgning om godkendelse eller certificering i henhold til kravene i de nugældende regler, bør være en overgangsperiode.

18. Veterantog

Bevaringsforeningen Gedser Remise og DVF – Danske Veterantogsorganisationer har indsendt enslydende høringssvar, hvori muligheden for opnåelse af sikkerhedscertifikat til udøvelse af veterantogskørsel kommenteres.

DVF har et ønske om selvstændigt at kunne uddanne og vedligeholde infrastrukturkompetencer til S-banen og jernbanenettet og kunne udstede lokomotivførercertifikat med infrastrukturkompetencer for lokomotivførere med lkf-licens, i det omfang de pågældende ikke har kompetencen påført et supplerende lkf-certifikat fra en jernbanevirksomhed.

DVF har forstået, at en hjemmel til, at en veteranstogsorganisation eller en sammenslutning af disse kan opnå eget sikkerhedscertifikat til uddannelse/efteruddannelse af lokomotivførere med licens i infrastrukturkendskab til lodsning af veterantog, vil kunne opnås ved en mindre tilpasning af bekendtgørelsesudkastet. Alternativt foreslås, at en sådan hjemmel fastsættes i en kommende revision af veterantogsbekendtgørelsen (rettelig bekendtgørelse nr. 1354 af 2. december 2010 om ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, som ændret ved bekendtgørelse nr. 866 af 7. juli 2015 (veteranbanebekendtgørelsen)).

Kommentar:

Ifølge de gældende regler er det udelukkende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, der kan udstede lokomotivførercertifikater. Det er således et krav, at man som infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed lever op til reglerne for sikkerhedsgodkendelser eller sikkerhedscertifikater.

For veterantogsclubber og -foreninger er certificeringen/godkendelsen forenklet, og den enkelte klub/forening opnår ikke status af godkendt jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter. Clubberne/foreningerne har således ikke lov til at udstede certifikater eller uddanne lokomotivførerpersonale til kørsel på det offentlige net.

Dato 26. januar 2017

Det er ikke hensigten med den nye bekendtgørelse af indsætte væsentlige nye krav, herunder findes ikke anledning til at indsætte en hjemmel til, at en veteranstogsorganisation eller en sammenslutning af disse kan opnå eget sikkerhedscertifikat til uddannelse / efteruddannelse af lokomotivførere med licens i infrastrukturkendskab til lodsning af veterantog, som ønsket af DVF.

19. Bekendtgørelsens bilag 1

Ad. 1.1 Forståelse af virksomheden og dens rammer og vilkår

Vedr.: Begrebet Kortlægge

DSB finder ikke at ordet "kortlægning" (i bilaget bruges ordet "kortlægge") er tydeligt samt ønsker, at det tydeliggøres, hvad der menes med "ekstern part".

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget DSB's kommentarer til efterretning og ændret til "identificere og dokumentere" samt præciseret, at det er "eksterne parter udenfor og indenfor jernbanesystemet".

Vedr.: Eksterne parter

Lokaltog A/S ønsker, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i den kommende vejledning yderligere beskriver, hvilke eksterne parter dette kan dreje sig om.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at "parter" skal forstås bredere end "virksomheder", herunder f.eks. også kommuner eller borgere, der færdes ved jernbanen.

Ad. 1.2 Eksterne krav

DSB anfører, at kun myndigheder stiller krav til virksomhederne, derfor bør afsnittet hedde "Myndighedskrav". Endvidere anfører DSB, at der er sammenfald mellem afsnit 1.2 og 5.9, og at der således bør henvises fra 1.2 til 5.9.

Kommentar:

Det er ikke kun myndigheder, der kan stille krav til virksomhederne. Eksempelvis stiller en infrastrukturforvalter krav til en jernbanevirksomhed.

Afsnit 1.2 omhandler den initiale identifikation af krav, der skal finde sted, inden sikkerhedsledelsessystemet opbygges. Identifikationen i afsnit 5.9 er den identifikation, der finder sted kontinuerligt i henhold til sikkerhedsledelsessystemet, efter det er implementeret.

Dato 26. januar 2017

Bemærkningerne har ikke givet anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Ad. 1.3 Identifikation af farer

Vedr.: Fareidentifikation

Metro Service A/S ønsker, at det præciseres, at fareidentifikation er en løbende proces.

Kommentar:

Afsnit 1.3 omhandler den initiale identifikation af farer, der skal finde sted, inden sikkerhedsledelsessystemet opbygges. Den kontinuerlige identifikation fremgår øvrige steder i bekendtgørelsen.

Bemærkningen har ikke givet anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Vedr.: Eksterne parter indenfor og udenfor systemet

Banedanmark ønsker, at det præciseres, at referencen til farer fra eksterne parter kun vedrører farer, der er relevante for jernbanesikkerheden.

DSB mener ikke, at de har mulighed for at identificere alle farer udenfor jernbanesystemet og savner, at det fremgår, hvad der er tilstrækkeligt i denne sammenhæng.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har slettet formuleringen "eksterne parter indenfor og udenfor systemet".

Ad. 1.4 Sikkerhedsledelsessystem

Vedr.: Hele afsnittet

Sund og Bælt Holding A/S mener, at afsnittet hører til i selve bekendtgørelsen og ikke i bilaget.

Kommentar:

Bekendtgørelsens § 6 indeholder dette krav. Det er ligeledes medtaget i bilaget, idet det indgår som et væsentligt krav til det samlede sikkerhedsledelsessystem, og ikke kan udelades her.

Bemærkningen har ikke givet anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Vedr.: Eksterne krav

DSB ønsker, at der henvises til afsnit 1.2 og 5.9 for at tydeliggøre begrebet "eksterne krav".

Kommentar:

Brug af mange henvisninger gør ikke nødvendigvis læsbarheden større. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har vurderet, at de foreslåede

Dato 26. januar 2017

henvisninger ikke vil give en værdi, der opvejer ulempen ved henvisninger, og har ikke ændret bekendtgørelsens ordlyd som følge heraf.

Vedr.: Dokumentere

DSB mener ikke, at der er klart, hvad der menes med "dokumentere et system".

Kommentar:

Ordet "dokumentere" betyder i denne sammenhæng "beskrive", således at der med formuleringen menes "det beskrevne system". Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke ændret bekendtgørelsens ordlyd som følge af kommentaren.

Ad. 2.1 Lederskab og forpligtelse

Vedr.: Demonstration af lederskab

DSB er usikker på, hvad begrebet "demonstration" dækker over, og foreslår, at ordet "udviser" anvendes i stedet.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager dette til efterretning, og har tilrettet formuleringen.

Vedr.: Punkt 1 om at sikkerhedspolitik og mål er forenelige med virksomhedens strategiske retning

DSB er usikker på, hvad der menes med virksomhedens strategiske retning.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har slettet dette punkt . Det er således fjernet som krav i bekendtgørelsen.

Vedr.: Punkt 2 om at sikkerhedsledelsessystemet er foreneligt med virksomhedens forretningsprocesser

DSB savner en forklaring på, hvad der menes med virksomhedens forretningsprocesser.

Kommentar:

Med virksomhedens forretningsprocesser menes de processer, som virksomheden har etableret for at drive sin forretning. Disse behøver ikke at være dokumenteret i et system, men sikkerhedsledelsesprocesserne må ikke stride mod disse processer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke – på baggrund af dette - ændret ordlyden i bekendtgørelsen.

Dato 26. januar 2017

Ad. 2.2 Sikkerhedspolitik

Vedr.: Krav til sikkerhedspolitik

Metro Service A/S foreslår, at formuleringen fra de nugældende bekendtgørelser bibeholdes.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ønsker ikke at stille krav om en specifik ordlyd i virksomhedernes sikkerhedspolitik, idet det er vigtigt, at virksomhederne selv gør sig overvejelserne. Derfor giver denne bemærkning ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Vedr.: Fastholdelse eller forbedring

Sund og Bælt Holding A/S ønsker, at ordet "forbedring" erstattes af ordet "fastholdelse", idet de ikke mener, at det altid er muligt af forbedre sikkerheden.

Kommentar:

Sikkerhedspolitikken skal omhandle overordnede hensigter med systemet, og et sikkerhedsledelsessystem bør altid have fokus på forbedring. Sikkerheden på den danske jernbane er høj og det er målet at fastholde dette niveau. Dette bør imidlertid ikke afholde virksomhederne fra f.eks. i forbindelse med håndtering af hændelser, at eliminere årsager til hændelser og således forbedre sikkerheden.

Bemærkningen giver ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Vedr.: 2.2.2 om kommunikation af sikkerhedspolitik til eksterne, der udfører opgaver for virksomheden

DSB ønsker, at det præciseres, at politikken udelukkende skal kommunikeres til eksterne, der udfører jernbanesikkerhedsmæssige opgaver, og således ikke til alle.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager dette til efterretning og har tilrettet formuleringen.

Ad. 2.3 Roller, ansvar og beføjelser i organisationen

Lokaltog A/S kommenterer, at det er nyt, at der ikke skal udpeges en ledelsens repræsentant.

Metro Service A/S spørger imidlertid, hvorfor ledelsens repræsentant fastholdes, når der samtidig er krav til ledelsens engagement.

Kommentar:

Der stilles ikke længere krav om en såkaldt ledelsens repræsentant. Dette er erstattet af, at ledelsen udpeger en funktion, som har ansvar

Dato 26. januar 2017

og beføjelser i forhold til sikkerhedsledelsessystemet. Det er styrelsens opfattelse, at dette ikke strider imod ledelsens engagement, men netop udmønter dette ved at sikre, at ansvaret og beføjelserne tildeles.

Ad. 3.1 Håndtering af farer

DSB foreslår, at ordlyden i 3.1.2 ændres fra "Der skal sikres" til "Virksomheden skal sikre", idet det er en forpligtelse for virksomheden.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager dette til efterretning, og har tilrettet formuleringen.

Ad. 3.2 Sikkerhedsmål og handlingsplaner

DSB finder det ikke tydeligt angivet, om der er fokus på fastholdelse eller forbedring. I forbindelse med sikkerhedspolitikken er der krav om fokus på forbedring, mens sikkerhedsmålene skal opstilles med henblik på forbedring og fastholdelse.

Kommentar:

Sikkerhedspolitikken omhandler overordnede hensigter, hvor fokus skal være forbedring. Sikkerhedsmål skal være konkrete, og kan opstilles med henblik på fastholdelse.

Bemærkningen giver ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Ad. 4. Støtteaktiviteter og –funktioner

DSB og Sund og Bælt Holding A/S finder ikke, at afsnittets overskrift er passende i forhold til indholdet.

Kommentar:

Navnet "Støtteaktiviteter og –funktioner" henviser til, at afsnittet omhandler krav til organisering, kompetencestyring, kommunikation og dokumentstyring, som betragtes som støtteaktiviteter i et ledelsessystem.

Bemærkningen giver ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Ad. 4.1 Funktioner

Vedr.: 4.1.1 om funktioner

DSB finder det uklart, hvad der menes med "øvrigt arbejde" i forhold til sikkerhedsledelsessystemet.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager bemærkningen til efterretning, og har præciseret hvilke aktiviteter det vedrører.

Dato 26. januar 2017

Vedr.: 4.1.2 om uddannelse i sikkerhedsledelsessystemet

DSB kommenterer, at det før var "virksomheden", der skulle fastlægge opgaver m.v., hvor det nu er "sikkerhedsledelsessystemet", der skal beskrive opgaver m.v.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er helt enig i, at det er virksomheden der har ansvaret for sikkerheden og for at sikkerhedsledelsessystemet er effektivitet. Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hensigt med den anvendte formulering at præcisere, at opgaver m.v. skal dokumenteres i sikkerhedsledelsessystemet.

Bemærkningen giver ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Vedr.: 4.1.3 om grundlag for at beslutte, hvornår der skal anvendes eksterne ressourcer

Lokaltog A/S, Sund og Bælt Holding A/S og DSB finder, at det er uklart, hvad der menes med dette krav.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har besluttet at udelade kravet, da det implicit er indeholdt i 4.1.1.

Ad. 4.2 Sikring af kompetencer**Vedr.: 4.2.1 om sikring af kompetencer**

DSB mener, at bestemmelsen er formuleret for bredt og uden fokus på "jernbanesikkerhedsmæssige" kompetencer.

Endvidere ønsker DSB en sproglig præcisering vedr. identifikation hhv. gennemførelse af uddannelse, da sætningen ikke er sprogligt korrekt.

Endelig foreslår DSB, at begrebet "erfaring" indgår i kravet, idet det på denne måde "accepteres, at personerne kan være kompetente på forhånd, og ikke nødvendigvis behøver mere uddannelse".

Kommentar:

Alle kompetencer, der skal anvendes i forhold til funktionerne / opgaverne i sikkerhedsledelsessystemet, er relevante i denne sammenhæng. Begrebet "jernbanesikkerhedsmæssige kompetencer" anvendes ikke. Alle kompetencer, der kræves for at bestride de funktioner, der har en opgave i sikkerhedsledelsessystemet, skal sikres gennem dette.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har præciseret formuleringen i bekendtgørelsen omkring identifikation af og gennemførelse af uddannelse og træning, således at sætningen fremstår sprogligt korrekt.

Dato 26. januar 2017

Mht. begrebet "erfaring" er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen enig i, at en person kan være kompetent på baggrund af sin erfaring. Styrelsen ser dog ikke grund til at ændre ordlyden i teksten, da kravet blot er, at "relevant behov for uddannelse ... identificeres".

Vedr.: 4.2.2 Uddannelse i sikkerhedsledelsessystemet

Lokaltog A/S, Sund og Bælt Holding A/S og DSB har kommentarer om, at afsnittet enten er overflødig eller vanskeligt at forstå.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at afsnittet ikke er forstået korrekt af virksomhederne, og har ændret ordlyden, således at det tydeligere fremgår, at dette drejer sig om de funktioner, der har opgaver direkte i forbindelse med systemets indhold og funktionalitet. Dvs. ikke brugerne af systemet, men de funktioner, der skaber og vedligeholder systemet.

Ad. 4.3 Bevidsthed

Sund og Bælt Holding A/S mener, at emnet er dækket af 4.2 om sikring af kompetencer, og at afsnittet er overflødig.

Banedanmark ønsker viden om, hvilken dokumentation der er tilstrækkelig for at vurdere, om dette er sikret, samt hvordan dette vil blive vurderet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

DSB anser begrebet "bevidsthed" for at være diffust og anbefaler, at det omformuleres til, at systemet er implementeret og anvendt. Samtidig mener DSB, at det er virksomheden og ikke systemet, der sikrer dette.

Endelig foreslår Metro Service A/S, at kravet om, at medarbejderne er bevidste om konsekvensen af "ikke at udføre arbejdet iht. systemet", vendes til den positive formulering "at udføre arbejdet i henhold til systemet".

Kommentar:

Bevidsthed handler ikke kun om, at systemet er implementeret. Bevidsthed går længere end dette. Det drejer sig om, at medarbejderne, udover at følge systemet, f.eks. også forstår og anerkender, hvorfor de gør det.

Det er deraf også vigtigt, at medarbejderne forstår, hvilken indflydelse de har på sikkerheden både i positiv og negativ retning.

Begrebet er medtaget som krav i bekendtgørelsen som led i den tilpasning til de internationale standarder for ledelsessystemer, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har valgt at foretage.

Dato 26. januar 2017

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har dog taget DSB's kommentar om, at det er virksomheden, der sikrer dette krav, til efterretning og har ændret kravets ordlyd.

Ad. 4.4 Kommunikation

Sund og Bælt Holding A/S foreslår, at teksten med henblik på forbedring af sikkerheden fjernes, således at dokumentation, der fastholder sikkerheden, også registreres og behandles.

DSB og Banedanmark kommenterer også terminologien.

Kommentar:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager bemærkningerne til efterretning, og har fjernet teksten iht. Sund og Bælts forslag.

Ad. 4.5 Sikkerhedsledelsessystemets dokumentation

Vedr. generelle kommentarer

Metro Service A/S efterlyser begrebet "styret information".

Kommentar:

Kravet handler om styring af dokumenterne, som sikkerhedsledelsessystemet består af; tilgængelighed af systemet samt arkivering af de dokumenter, som genereres ved anvendelse af sikkerhedsledelsessystemet (f.eks. hændelsesregistreringer eller dokumentation for at materiel er vedligeholdt).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fundet det formålstjæntligt at detaljere dette krav i forhold til de nugældende bekendtgørelser, idet kravene er basale for sikkerhedsledelsessystemet.

Styrelsen har ikke ønsket at introducere begrebet "styret information" men har valgt at fortsætte med at skelne mellem systemets dokumentation, og den dokumentation systemet genererer. Dette for at kunne gøre kravene mere præcise i ordlyden.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke på baggrund af kommentarerne ændret kravene.

Vedr. 4.5.3 om tilgængelighed af systemet

Metro Service A/S tolker kravet således, at dokumenter skal være tilgængelige til hver en tid. Metro Service foreslår, at dette kan erstattes af træning.

Kommentar

Kravet er, at "relevante" dele skal være tilgængelige, og at medarbejdere altid skal have mulighed for at søge informationen, f.eks. også via telefonopkald. Det er styrelsens vurdering, at dette ikke til fulde kan erstattes af træning.

Dato 26. januar 2017

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke på baggrund af kommentaren ændret kravet.

Vedr. 4.5.4 om relevant sporbarhed

Metro Service A/S stiller spørgsmål om ordlyden "relevant sporbarhed": "Hvor mange led" og "i hvilken anvendelse".

Kommentar

Der kan ikke stilles konkrete krav til et bestemt antal led eller anvendelsesområder. Dette bør være virksomheden, der vurderer dette i de konkrete tilfælde.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke på baggrund af kommentaren ændret kravet.

Ad. 5 Godkendelse og drift

Vedr.: 5.1 Godkendelse af infrastruktur og køretøjer

DSB tolker, at ordlyden i dette krav forpligter en jernbanevirksomhed til at sikre, at den infrastruktur virksomheden kører på, er godkendt samt, at kravet også gælder "privatejet" infrastruktur.

Kommentar

Det er ikke en jernbanevirksomheds ansvar at sikre, at den infrastruktur, som virksomheden kører på, er godkendt, da dette ikke er en del af jernbanevirksomhedens ansvarsområder

Ligeledes gælder jernbaneloven ikke for privatejet infrastruktur, som kun benyttes til ejerens egen kørsel, jf. jernbanelov nr. 686 af 28. maj 2015 § 2, stk 6. Heraf følger, at denne bekendtgørelse heller ikke gælder for denne type infrastruktur.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har dog i kravet præciseret, at det vedrører infrastruktur, som virksomheden er ansvarlig for.

Vedr.: 5.3 Drift

DSB finder det ikke tydeligt, hvad det indebærer at håndtere tekniske sikkerhedsregler, idet disse ikke er beskrevet i loven.

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget kommentaren til efterretning og har slettet ordet "tekniske".

Vedr.: 5.4 Nødberedskab og afværgeforanstaltninger

Lokaltog A/S anfører, at kravet er mere detaljeret end kravet i de nu gældende bekendtgørelser. Endvidere anfører Lokaltog A/S, at det er et nyt krav, at nødprocedurerne skal evalueres.

Dato 26. januar 2017

Banedanmark har foreslået, at det præciseres, at "genoprettelse af normal drift så hurtigt som muligt" ikke sker på bekostning af sikkerheden mm.

Kommentar

Det er ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at kravet om evaluering af nødprocedurer er nyt, idet det har været indeholdt i kravet om afholdelse og evaluering af øvelser, jf. bekendtgørelse 1312 af 16/12/2008 § 13.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere taget Banedanmarks kommentar til efterretning, og har ændret ordlyden i afsnit 5.4.4 til "...genoprettelse af normal drift foretages på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde".

Vedr.: 5.5 Registrering og håndtering af ulykker og forløbere til ulykker

DSB og Banedanmark ønsker en forklaring på, hvad der menes med håndtering i "driftssituationen".

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget kommentarerne til efterretning og har ændret ordlyden til "...bliver afhjulpnet og registreret". Således er ordet "driftssituationen" slettet.

Vedr.: 5.6 Opsamling af data om fejl og mangler opstået under driften

DSB foreslår, at "afhjælpende handlinger" tilføjes.

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget kommentaren til efterretning og har tilføjet ordene "bliver afhjulpnet".

Vedr.: 5.7 Afvigelser fra sikkerhedsledelsessystemet, som identificeres løbende

DSB foreslår, at afvigelser videregives til den ansvarlige for afvigelsen, da dette ofte er andre end den ansvarlige for sikkerhedsledelsessystemet.

Kommentar

I kravet var anført "de relevante ansvarlige for systemet". Med dette menes ikke den ansvarlige for sikkerhedsledelsessystemet, men f.eks. en procesansvarlig.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fjernet formuleringen om videregivelse i kravet, da dette implicit ligger i håndteringen krævet jf. 5.7.2.

Dato 26. januar 2017

Vedr. 5.8 Kontraktstyring

Lokaltog A/S bemærker, at kravet er væsentligt mere omfattende end det nugældende krav.

DSB foreslår, at ordet "funktion" ændres til "medarbejder".

Kommentar

Det er korrekt, at dette krav er beskrevet mere udfoldet. Dette skyldes, at det tilsvarende krav i de gældende bekendtgørelser ikke har været tilstrækkeligt præcist, hvilket har givet anledning til en del fortolkningsproblemer.

Endvidere har styrelsen taget DSB's kommentar til efterretning og har erstattet "funktion" med "medarbejder".

Vedr.: 5.9 Eksterne krav

DSB og Metro Service A/S anfører, at det samme krav er stillet både i 1.2 og 5.9.

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen henviser til bemærkningen givet i forbindelse med krav 1.2.

Vedr.: 5.10 Håndtering af ændringer

DSB finder det ikke tydeligt, om der er tale om inddragelse af eksterne parter i 5.10.3 i forbindelse med vurdering af ændringer.

Endvidere finder DSB det uklart, om ansvaret for håndtering af en ændring kan uddelegeres til en underleverandør i 5.10.5.

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har taget DSB's kommentarer til efterretning og har tydeliggjort i 5.10.3, at relevante eksterne parter skal inddrages.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere besluttet at fjerne kravet formuleret i 5.10.5.

Vedr.: 5.11 Dispensationer

Lokaltog A/S anfører blot, at de er positive over for dette nye krav.

Ad. 6 Overvågning**Vedr.: generelle kommentarer**

DSB og Sund og Bælt Holding A/S bemærker, at der anvendes begrebet "sikkerhedsrevision" nogle steder i bekendtgørelsen og "audit" andre steder.

Endvidere stiller DSB spørgsmål til, om krav 6.2.1 supplerer 6.1.3.

Dato 26. januar 2017

Kommentarer

Begrebet "sikkerhedsrevision" er fjernet fra bekendtgørelsen og erstattet af "intern audit" alle steder.

Med hensyn til krav 6.1.3, stilles der her krav om, at virksomheden opstiller overvågningsplaner for indikatorer og audits m.v., som er uddybet i de øvrige afsnit 6.2 til 6.5. Styrelsen har præciseret denne forbindelse i disse afsnit.

Vedr.: Overvågning af sikkerhedsmål

DSB stiller spørgsmålet om, hvorfor der fokuseres på sikkerhedsindikatorer og ikke på sikkerhedsmål.

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager DSB's kommentar til efterretning og har tilføjet et afsnit om overvågning af sikkerhedsmålenes opfyldelse.

Dette er ikke et nyt krav i forhold til høringsudkastet, idet kravet lå implicit i forbindelse med ledelsens evaluering. Det er styrelsens vurdering, at tilføjelsen blot tydeliggør kravet.

Vedr.: Leverandøraudit

Sund og Bælt Holding A/S stiller spørgsmål om sammenhængen mellem begrebet intern audit og audit af eksterne leverandører.

Kommentar

Intern audit er audit i egen virksomhed. Krav til overvågning af leverandører er beskrevet i afsnit 6.1.2. Det er virksomheden, der beslutter, hvorledes leverandører skal overvåges, og styrelsen ser gerne, at virksomheden foretager audit af leverandører. Dette betegnes som "ekstern" audit. Derimod stilles der ikke krav om ekstern audit, hvis overvågning kan foregå på anden måde.

Ad. 7 Forbedring

Vedr.: 7.1 Generelt

Banedanmark bemærker, at der ved den seneste sikkerhedskonference blev sagt, at der skulle gennemføres korrigerende handlinger for alle hændelser, og at dette ikke stemmer overens med de i 7.1 anførte "nødvendige handlinger".

Kommentar

Afsnit 7.1 handler om forbedringer af det, der generelt er omfattet af sikkerhedsledelsessystemet og ikke kun om hændelser. Derfor er denne bredere formulering anvendt.

Bemærkningen har ikke givet anledning til ændring i bekendtgørelsen.

Dato 26. januar 2017

Vedr.: 7.2 Ledelsens evaluering

DSB har foreslået at udskifte ordene "sikkerhedsmæssige formåen" med ordet "jernbanesikkerhedsniveau".

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager DSB's kommentar til efterretning, dog således at ordlyden bliver "sikkerhedsmæssige niveau".

Vedr.: 7.3 Afvigelser og korrigerende handlinger - Generelt

Lokaltog A/S mener, at de anførte krav er meget detaljerede, og at de for de nugældende krav blot er angivet i vejledningen.

Kommentar

Det er ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at kravene er mere omfattende i forhold til de nugældende krav. I bekendtgørelsen er det blot med flere ord beskrevet, hvilke aktiviteter, der implicit ligger i begrebet korrigerende handlinger. Der er endvidere ikke anført krav til metoder. Metodevalget skal foretages af virksomheden. Metoder til årsagsanalyse kan f.eks. være "fiskebensdiagram", "5 x hvorfor" eller "8D".

Styrelsen har vurderet, at det er nødvendigt at detaljere dette krav.

Bemærkningen har ikke givet anledning til ændring i bekendtgørelsen.

Vedr.: 7.3.1 om identifikation og analyse

DSB foreslår, at der henvises til hele afsnit 5 i forhold til, hvor afvigelser identificeres.

Endvidere stiller DSB spørgsmål om henvisningen til 6.2, der også omhandler krav om analyse.

Endelig foreslår DSB, at "afhjælpende handlinger" tilføjes.

Kommentar

Henvisningen til dele af afsnit 5 og 6 er henvisninger til hvor registrering af afvigelser er beskrevet. De andre afsnit omhandler andre krav, der ligeledes skal opfyldes. Afsnittene skal ses som en helhed.

Henvisningen til 6.2 (sikkerhedsindikatorer) drejer sig igen kun om henvisning til hvor afvigelser kan identificeres. Endelig henviser 6.2 tilbage til 7.3 med henblik på analyse. Således anses ringen for at være sluttet.

"Afhjælpende handlinger" stilles der krav om i afsnit 5. Afsnit 7.3 handler om den videre analyse og korrigerende handlinger, som sker med henblik på forbedringer.

Dato 26. januar 2017

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

Vedr.: 7.3.5 om dokumentation

DSB anfører, at de finder det uhensigtsmæssigt, at dokumentationskrav opstilles forskellige steder i bekendtgørelsen, når der er beskrevet et grundlæggende krav i afsnit 4.5.

Kommentar

Det grundlæggende krav i 4.5 omhandler dokumentstyring, tilgængelighed og arkivering generelt. I de fleste af de øvrige krav, herunder krav 7.3.5 er det specificeret, hvad der skal dokumenteres og arkiveres. Kravene overlapper således ikke hinanden, men supplerer hinanden.

Bemærkningen har ikke givet anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

20. Generelle kommentarer fra DSB

DSB har i sit høringssvar en række generelle betragtninger, som er kommenteret nedenfor i det omfang, de ikke er besvaret i forbindelse med den ovenstående gennemgang.

Vedr.: Definitioner og begreber

DSB savner entydighed i bekendtgørelsen. Der savnes bl.a. definitioner og afgrænsninger af en række begreber.

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har søgt at præcisere en lang række begreber, som det også fremgår af ovenstående afsnit. Det er naturligvis styrelsens opfattelse, at entydighed og klarhed er væsentligt, således at ordlyden i bekendtgørelsen kan forstås og anvendes.

Styrelsen har endvidere selv gennemgået bekendtgørelsens ordlyd, og generelt søgt at præcisere, ensrette og tydeliggøre formuleringer.

Krav til "virksomheden" ctr. "sikkerhedsledelsessystemet"

DSB foreslår, at bekendtgørelsen udelukkende beskriver krav til virksomheden og ikke til sikkerhedsledelsessystemet.

Kommentar

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har på baggrund af denne kommentar gennemgået bekendtgørelsen og ændret til "virksomheden", de steder, hvor det er virksomheden, der stilles krav til.

Samtidig er der skrevet "sikkerhedsledelsessystemet", når der stilles specifikke krav om, at dette skal indeholde procedurer, processer eller

Dato 26. januar 2017

systemer, der skal sikre et givet krav. Hermed menes implicit "det implementerede sikkerhedsledelsessystem".

21. Øvrige ændringer

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

Vedr.: 4.1 Funktioner

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ændret overskriften til "Organisering", da dette synes mere retvisende i forhold til indholdet.

Vedr.: 5.8 Kontraktstyring

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ændret overskriften til "Styring af eksterne leverancer", da begrebet kontraktstyring er for snævert i forhold til indholdet.

Vedr.: 5.2 Vedligehold af infrastruktur og køretøjer samt 5.3 Drift

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har byttet om på rækkefølgen af disse afsnit for at få en mere naturlig rækkefølge i forhold til indholdet.

Dato 26. januar 2017

Bilag 1 Høringsparter

Aarhus Letbane
Aarsleff Rail
Alstom
Arriva Tog A/S
Atkins Danmark A/S
Banedanmark
Bombardier Transportation
Bravida Danmark A/S
Captrain Denmark ApS
CFL Cargo Danmark ApS
CONPAO Consulting
Contec Rail ApS
COWI
DANAK
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Danske Handicaporganisationer
Dansk Industri, Transport
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation
DB Cargo Scandinavia A/S
DSB
Erik E Business Consultancy
Erhvervsstyrelsen
Frie Jernbaneingenører ApS
Havarikommissionen
Hector Rail AB
HK Trafik & Jernbane
Hove Rail Consult
Hovedstadens Letbane
Interfleet Technology ApS
Jernbanenævnet
Keolis
KL
Lloyds
Lokaltog A/S
Malus ApS
Metro Selskabet
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
NIRAS
Nordjyske Jernbaner A/S
OEM Consult
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark
Rambøll
Ravn Bane 2016 ApS
RINA DENMARK ApS
Rådet for Bæredygtig Trafik
Scanscreen

Dato 26. januar 2017

Siemens A/S
SJ AB
Spitzke Scandinavia A/S
Strukton Rail Danmark
Sund & Bælt Holding A/S
Sydtrafik
Team Effektiv Regulering, Erhvervsstyrelsen
Teknologisk Institut
Trafikselskaberne
Transport & Service Handel (DI)
TX Logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Danmark ApS
Øresundsbro Konsortiet

Veteranbaner:

Blovstrød Banen
Dansk Jernbaneklub
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation
Danmarks Jernbanemuseum
Gjedser Jernbane
Haderslev- Vojens banen
Hedelands Veteranbane
Hjerl Hedes Frilandsmuseum
Limfjordsbanen
Mariager-Handest Veteranjernbane
Museumsbanen Maribo-Bandholm
MY Veterantog
Mønsted Kalkgruber
Nordisk Jernbaneklub
Nordsjællands Veterantog
Projekt Aabenraa Veteranbane
Sydjyllands Veterantog
Projekt Struer Jernbane Klub
Spurvejsemuseet Skjoldenæsholm
Syd Fyenske Veteranjernbane
Vestsjællands Veterantog
Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV
Veterantog Vest
Østsjællandske Jernbaneklub