

Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm

Olycka med tappad last tåg 9132 på Frövi driftsplats, Örebro län, den 27 januari 2011.

Transportstyrelsen har tagit del av Statens haverikommissions rapport RJ 2012:05 rörande olycka med tappad last tåg 9132 på Frövi driftsplats Örebro län, den 27 januari 2011. SHK gav fyra rekommendationer. Dessa redovisas nedan i punktform med Transportstyrelsens svar efter.

- i samband med tillståndsprövning och tillsyn fokusera på olika aktörer/avtalspartners roller och ansvar för att säkerställa kravet att trygga en säker verksamhet enligt järnvägslagen (se avsnitt 2.2.4, 3.2.2 och 4.3) (*RJ 2012:05 R1*).

Svar RJ 2012:05 R1

Transportstyrelsen är den myndighet som genom järnvägsförordningen (2004:526) getts mandat att utföra tillståndsgivning för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt att utföra säkerhetstillsyn mot tillståndshavarna, enligt järnvägslagen (2004:519).

När Transportstyrelsens har mottagit en ansökan om tillstånd om att bedriva järnvägstrafik påbörjas en granskning av det blivande järnvägsföretagets dokumentation som ska utgöra dess säkerhetsstyrning. I tillståndsprövningen granskas att järnvägsföretaget har rutiner för att systematiskt hantera risker som verksamheten ger upphov till när järnvägsföretaget upprättar avtal med påverkan på säkerheten. Det är järnvägsföretaget som ska säkerställa att risker i den egna verksamheten hanteras, även de risker i verksamheten som uppstår genom upprättade avtal. Transportstyrelsen granskar även att det blivande järnvägsföretaget har ett system för att följa upp och utvärdera sitt säkerhetsstyrningssystem.

Kravet på att järnvägsföretaget ska säkerställa att risker i den egna verksamheten hanteras, även de risker i verksamheten som uppstår genom upprättade avtal, framgår av bestämmelserna i 6 § Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag.

Av 10 § Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag framgår kraven om att järnvägsföretaget ska utvärdera säkerhetsstyrningssystemet genom regelbundna interna systemrevisioner.

Vid Transportstyrelsens tillsyn granskas bland annat hur järnvägsföretaget följer upp och utvärderar verksamheten, det gäller även den aktivitet som ska hanteras enligt kraven av bestämmelserna i 6 § i samma föreskrifter d.v.s. aktiviteter som utförs i den egna verksamheten av en entreprenör genom upprättat affärsavtal.

När ett järnvägsföretag har beviljats tillstånd har Transportstyrelsen satt i system att genomföra en uppföljande säkerhetsrevision vid järnvägsföretaget inom ett år, för att kontrollera att järnvägsföretaget har förmåga att bedriva järnvägstrafik efter de krav som bland annat ställs i 6 och 10 §§ i de tidigare nämnda föreskrifterna, samt följer andra rättsnormer och sina egna säkerhetsbestämmelser, som Transportstyrelsens har mandat att utföra säkerhetstillsyn av.

Transportstyrelsen håller vid tillståndsprövning och tillsyn av järnvägsföretag samma fokus på alla delar av tillståndet och säkerhetsstyrningssystemet och anser att man därigenom uppfyller andemeningen i rekommendationen.

- i samband med tillståndsprövning och tillsyn av järnvägsföretag lägga särskilt fokus på företagets förfaranden vad gäller riskhantering samt uppföljning av verksamhet även med avseende på organisation och förvaltning av regler och rutiner (se avsnitt 2.3.2 och 3.2.2) (RJ 2012:05 R2).

Svar RJ 2012:05 R2

Riskanalyser ska genomföras vid alla förändringar vilka kan anses väsentliga¹. Ändringarna kan vara av teknisk, driftmässig eller organisatorisk art. Detta framgår av Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering

¹ Se artikel 4 i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009

och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG. Förordningen riktar sig direkt mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och gäller fullt ut från och med den 1 juli 2012.

Det finns en vägledning framtagen till den tidigare nämnda förordningen och den finns tillgänglig på Europeiska järnvägsbyråns (ERA) hemsida. Transportstyrelsen är medveten om den dubbelreglering som har uppstått vid publiceringen av Kommissionens förordning (EG) nr 325/2009 och bestämmelserna i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1 och JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Transportstyrelsen planerar att uppdatera de nämnda föreskrifterna under 2014.

Den 16 november 2012 publicerades Kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som svarar för underhåll. Förordningen ska börja tillämpas den 7 juni 2013, och riktar sig direkt mot järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och underhållsansvarig enhet. Tillämpningen innebär bland annat att verksamhetsutövarna ska utföra övervakningsprocessen som beskrivs i dokumentets bilaga. Övervakningsprocessen ska innefatta följande verksamheter:

- a) Fastställande av en strategi, prioriteringar och en eller flera planer för övervakning,
- b) Insamling och analys av information,
- c) Upprättande av en handlingsplan för fall av oacceptabel avvikelse avseende krav som fastställs i säkerhetsstyrningssystemet,
- d) Genomförande av handlingsplanen, om en plan upprättats,
- e) Utvärdering av hur effektiva handlingsplanens åtgärder är, om en sådan plan upprättats.

Transportstyrelsen håller vid tillståndsprövning och tillsyn av järnvägsföretag samma fokus på alla delar av tillståndet och säkerhetsstyrningssystemet och anser att man därigenom uppfyller andemeningen i rekommendationen.

- vid omprovning av tillstånd samt vid revisioner gå igenom äldre genomförda tillsyner och eventuella restpunkter för att säkerställa att upptäckta brister har omhändertagits (se avsnitt 2.5.2) (*RJ 2012:05 R3*).

Svar RJ 2012:05 R3

Transportstyrelsen gör numera en kontroll av föregående systemrevision och vilka brister som identifierades hos järnvägsföretaget. Om järnvägsföretaget har erhållit sitt tillstånd nyligen och säkerhetsmyndigheten inte har gjort någon systemrevision tidigare, görs istället en kontroll av hur tillståndsprocessen har förlöpt med berört företag.

Transportstyrelsens verktyg som kan tillämpas efter att brister uppdagats i samband med säkerhetstillsyn beskrivs i 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519). Transportstyrelsen har mandat att meddela om föreläggande eller förbud. Föreläggande eller förbud får även förenas med vite.

När Transportstyrelsen vid en säkerhetstillsyn har identifierat en eller flera brister, görs en bedömning av dessa. Bland annat bedöms vilka direkta effekter en eller flera brister kan få i verksamheten. En brist som är eller kan få en direkt trafikfarlig effekt åläggs med förbud. Brister som inte är direkt trafikfarliga meddelas som föreläggande. En verksamhetsutövare som har meddelats föreläggande eller förbud får därefter redogöra för Transportstyrelsen, hur denne kommer att åtgärda bristerna. Ett lagt förbud gäller till myndigheten återkallar det.

När en verksamhetsutövare har presenterat tid- och handlingsplaner för att åtgärda bristerna i ett meddelat föreläggande, kan Transportstyrelsen välja att lita på att verksamhetsutövaren fullföljer presenterade planer och avsluta ärendet. Transportstyrelsen kan emellertid låta ärendet vara öppet till verksamhetsutövaren har redovisat att bristerna har åtgärdats och därefter avsluta ärendet. När Transportstyrelsen väljer att avsluta ett ärende direkt efter att en tid- och handlingsplan presenterats, kan och gör Transportstyrelsen då och då en ny säkerhetstillsyn, men riktad mot verksamhetsutövarens tidigare presenterade tid- och handlingsplan. Skulle det visa sig att verksamhetsutövaren inte har åtgärdat de tidigare identifierade bristerna kan Transportstyrelsen meddela ett föreläggande med vite. Om Transportstyrelsen gör bedömningen att bristerna kvarstår för att verksamhetsutövaren inte har förmåga att åtgärda dessa, kan Transportstyrelsen återkalla utfärdat tillstånd enligt 8 kap. 5 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Transportstyrelsen anser att man på detta sätt uppfyller rekommendationen.

Slutligen vill Transportstyrelsen meddela SHK, att det järnvägsföretag som är berört i undersökningsrapporten har licens och säkerhetsintyg del A och del B beviljat. Enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519) ska säkerhetsintyg del A och B omprövas vart femte år, vilket det berörda järnvägsföretaget står inför under 2013. När Transportstyrelsen ska genomföra en omprövning av säkerhetsintyg del A och del B utförs det genom en systemrevision av järnvägsföretagets hela säkerhetsstyrningssystem.

- Överväga att inleda ett arbete inom området ansvar för lastsäkring för järnväg liknande det fokusområde som identifierades för vägtrafiken i Transportstyrelsens projekt om lastsäkring (se avsnitt 2.5.3 och 4.3) (RJ 2012:05 R4)

Svar RJ 2012:05 R4

Transportstyrelsen deltar för närvarande i internationellt arbete rörande lastsäkring. Arbetet innefattar intermodalitet och kommer att påverka järnvägs-, sjö- och vägtransporter. Transportstyrelsen har 2012-11-23 svarat Näringsdepartementet på remiss: Redovisning av uppdraget att överväga hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring bör utformas. Transportstyrelsen har tittat på hur ansvaret är reglerat i trafikslagen väg, sjö, luft och järnväg. Utöver detta överväger Transportstyrelsen att införa UIC regler om lastsäkring som föreskrift vilket innebär att de blir bindande även för icke UIC-medlemmar. För närvarande har inte Transportstyrelsen för avsikt att starta ytterligare arbete.

Med vänlig hälsning:



Birgitta Hermansson

Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

