



Afgørelse – Ravn Bane 2016 ApS

Afgørelse

Banedanmark sætter hermed Ravn Bane 2016 ApS (CVR nr. 37441562) under skærpet tilsyn.

Skærpet tilsyn gennemføres i 4 år fra dags dato, dvs. indtil 8. november 2021.

Skærpet tilsyn indebærer, at Ravn Bane 2016 ApS i perioden vil kunne blive underlagt hyppigere audits og tilsyn fra SR-koordinatorer.

Sagens faktiske omstændigheder

Banedanmark har fået kendskab til, at Ravn Bane 2016 ApS den 19. september 2017 foretog en arbejds- og placeringskørsel med køreplan BM 236020 tillyst fra Fredericia mod Glostrup i sit arbejdskøretøj, en 10-tons trolje. Det pågældende arbejdskøretøj er ikke forsynet med en virksom dødmandsanordning, hvorfor der foruden føreren skal være en anden person i førerrummet, jf. SR, Sikkerhedsreglement af 1975, § 78, pkt. 3.3.

Banedanmark har endvidere fået kendskab til, at lokomotivføreren Jesper Ravn, ansat i Ravn Bane 2016 ApS, under den planlagte kørsel til at starte med havde en anden person med i førerrummet, men at denne anden person blev sat af arbejdskøretøjet i Nyborg. Herefter fortsatte Jesper Ravn alene gennem Storebæltstunnelen, indtil han blev stoppet af stationsbestyreren i Korsør. Stationsbestyreren fik af Banedanmarks undersøgelsesvagt besked på, at BM236020 skulle tilbageholdes, indtil der var en ekstra person med i førerrummet.

På baggrund af hændelsen har Banedanmark den 26. september 2017 afholdt en samtale med Jesper Ravn om kørslen med henblik på, at belyse sagens faktiske omstændigheder. Under samtalen blev de faktiske omstændigheder omkring kørslen, som beskrevet ovenfor, bekræftet af Jesper Ravn. Ligeledes bekræftede Jesper Ravn, at han på tidspunktet for kørslen var fuldt ud bekendt med de sikkerhedsmæssige regler, herunder SR § 78, pkt. 3.3. Jesper Ravn forklarede endvidere, at han alligevel foretog kørslen, selvom han vidste, handlingen var forkert og i strid med de jernbanesikkerhedsmæssige regler i SR, Sikkerhedsreglement af 1975.

Retsgrundlag

SR Sikkerhedsreglement af 1975

SR Sikkerhedsreglement af 1975 regulerer i § 78 anvendelsen af arbejdskøretøjer, herunder troljer. I pkt. 3.3 beskrives kravet om, at et arbejdskøretøj skal være forsynet med en virksom

dødmandsanordning, og under hvilken betingelse, et sådant køretøj må anvendes uden dødmandsanordningen:

”3.3. Dødmandsanordning:

Et arbejdskøretøj skal være forsynet med virksom dødmandsanordning.

Har et køretøj undtagelsesvis ikke virksom dødmandsanordning på grund af fejl ved anlægget eller fordi køretøjet ikke er udstyret med dødmandsanordning, skal der foruden føreren være en anden person i førerrummet.

Denne person skal ikke nødvendigvis være sikkerhedsuddannet, men skal være instrueret i at standse køretøjet, hvis føreren får forfald.

(...)”

Banedanmarks ansvar for sikkerheden på jernbanen

Banedanmark er som infrastrukturforvalter ansvarlig for sikkerheden på sin del af jernbanesystemet, jf. jernbanelovens § 57. Banedanmark skal endvidere have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. jernbanelovens § 59, stk. 1. I medfør af jernbanelovens § 59, stk. 2, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren regler om kravene til at opnå sikkerhedsgodkendelser, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, m.v.

Bestemmelsens indhold er for så vidt angår Banedanmarks gældende sikkerhedsgodkendelse nærmere reguleret i bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere (herefter ”bekendtgørelsen”).

Banedanmark er i medfør bekendtgørelsen godkendt som jernbaneinfrastrukturforvalter af statens jernbane. Bekendtgørelsen fastsætter de krav og forpligtelser, som Banedanmark som sikkerhedsgodkendt infrastrukturforvalter skal efterleve under tilsyn af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

I forhold til nærværende afgørelse er særligt bekendtgørelsens §§ 8, 17 og 22 relevante for sagens bedømmelse.

Af bekendtgørelsens § 8 følger det, at infrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker drift af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår i systemet. Infrastrukturforvalteren har pligt til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, og hvor det er relevant i samarbejde med organisationer som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på samme infrastruktur.

På baggrund heraf har Banedanmark således ansvaret for sikkerheden på jernbanen og skal kunne kontrollere de risici, der måtte opstå i jernbanesystemet. Dette indebærer, at Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem indeholder nødvendige barrierer for at sikre en sikker drift under både normale og unormale driftsforhold.

Af bekendtgørelsens § 17 følger endvidere, at infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer, der sikrer, at relevant behov for uddannelse og træning bliver identificeret, og at medarbejderne opnår de nødvendige færdigheder, der hensigtsmæssige eller krævede for gennemførelsen af deres arbejde.

Med udgangspunkt i § 17 i bekendtgørelsen udbyder Banedanmark en række infrastrukturuddannelser, herunder om sikkerhedsklassificerede kompetencer til sikring af jernbanesikkerheden. Banedanmarks

infrastrukturuddannelser er nærmere beskrevet i ”Samlet uddannelseskompedium for infrastrukturuddannelser” version 2.0 af 30. januar 2017, samt ”Retningslinjer for Banedanmarks kørelæreruddannelse”, version 3 af 1. december 2016.

Uddannelse af medarbejdere med sikkerhedsklassificerede hverv anses for at være udøvelse af Banedanmarks faktiske forvaltningsvirksomhed, hvor Banedanmark træffer beslutninger om uddannelsens gennemførelse, herunder bl.a. om forudsætninger for deltagelse på kursus, pensum, prøve og regler for omgængere.

Endelig følger det af bekendtgørelsens § 22, at infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer til at registrere, undersøge og rapportere jernbaneulykker, hændelser og andre sikkerhedsmæssige forhold. I medfør af bestemmelsen i stk. 2, følger det endvidere, at infrastrukturforvalteren skal sikre, at der gennemføres korrigerende og forebyggende handlinger.

Bekendtgørelsens § 22, stk. 2, indebærer, at Banedanmark skal foretage passende handlinger, som sikrer, at en jernbanesikkerhedsmæssig hændelse korrigeres for at eliminere årsagen og undgå gentagelse. Banedanmark vil i denne sammenhæng kunne tildele sanktioner til de personer eller virksomheden, som forårsager ulykken, hændelsen eller de sikkerhedsmæssige forhold.

I det tilfælde, at en jernbanesikkerhedsmæssig hændelse resulterer i en sanktion, vil der være tale om en afgørelse i forvaltningslovens forstand, hvilken indebærer, at forvaltningslovens regler om partshøring, klagevejledning, m.v. iagttages.

Samlet set er det således Banedanmarks ansvar at sikre en sikker drift af jernbanen. Dette håndteres ved uddannelse og træning af sikkerhedsklassificerede medarbejdere, således at de opnår de nødvendige færdigheder, der er hensigtsmæssige og påkrævede for at håndtere og kontrollere sikkerheden på jernbanen. I det omfang en sikkerhedsmæssig hændelse opstår, som omhandler de pågældende sikkerhedsklassificerede medarbejdere, er det Banedanmarks ansvar at sikre, at der foretages forebyggende handlinger, herunder eventuelle sanktioner.

Banedanmarks begrundelse for afgørelsen

Den danske jernbane er kendetegnet ved et meget højt sikkerhedsniveau med omfattende sikkerhedsmæssig regulering, som den enkelte virksomhed eller person, der udfører arbejde på jernbanenettet, er forpligtet til at kende og anvende. Baggrunden for den omfattende regulering er, at hvis noget går galt, er der stor risiko for alvorlige konsekvenser.

Samtidig er en væsentlig del af de jernbanesikkerhedsmæssige regler bygget på tillid til de medarbejdere og entreprenører, der opererer på jernbanen. Dette skyldes, at reglerne kan være svære at kontrollere. Det forventes, at medarbejdere og entreprenører, når de arbejder på jernbanen, overholder reglerne til fulde af hensyn til sikkerheden. Denne tillid og bevidstheden om sikkerhedsreglerne opbygges ved uddannelse, efteruddannelse, møder mv.

Når reglerne overtrædes, kan konsekvenserne være meget alvorlige, og Banedanmark ser derfor med meget stor alvor på overtrædelserne, særligt hvis der er tale om bevidste handlinger.

Kørsel med trolje uden dødmansanordning er en risiko på jernbanenettet, idet der ikke er noget til at stoppe troljen, hvis føreren får et ildebefindende. Reglen i SR § 78, pkt. 3.3, om at der skal være en ekstra mand i førerhuset, har til formål at håndtere denne fare. Når man undlader en ekstra mand i førerhuset, accepterer man risikoen for den alvorlige fare, der vil kunne opstå.

Det er Banedanmarks opfattelse, at bestemmelsen i SR § 78, pkt. 3.3, bygger på et tillidsforhold til entreprenører og medarbejdere. Bestemmelsen indeholder ikke et krav om, at den ekstra mand skal registreres eller være synlig udefra. Der er således en regel der er vanskeligt at kontrollere. I stedet er Banedanmark afhængig af, at entreprenører og medarbejdere gennem uddannelse og holdningspåvirkning har fået tilstrækkelig sikkerhedsbevidsthed til at følge reglerne. Denne sikkerhedsbevidsthed er af afgørende betydning. Samtidig er overholdelse af bestemmelsen er fordyrende for entreprenøren. Såfremt det bliver et konkurrenceparameter at reducere omkostninger ved ikke at følge reglerne, kan det få alvorlige konsekvenser for jernbanesikkerheden.

Banedanmark er i medfør af sikkerhedsreglerne beskrevet ovenfor forpligtet til at håndtere og eventuelt sanktionere Ravn Bane 2016 ApS' handling, således at det sikres, at Ravn Bane 2016 ApS ikke udgør en risiko for jernbanesikkerheden.

I bedømmelsen af, om Ravn Bane 2016 ApS skal fratages retten til at levere sikkerhedsklassificeret ydelser på jernbanen, har Banedanmark lagt vægt på Ravn Bane 2016 ApS' sikkerhedshåndtering og sikkerhedsbevidsthed hos virksomhedens ejer, direktør og sikkerhedsansvarlige Jesper Ravn, jf. udkast til afgørelse af dags dato til Jesper Ravn om samme sag. Banedanmark har endvidere lagt vægt på formålet med sikkerhedsbestemmelsen i SR § 78, pkt. 3.3. Bestemmelsen håndterer den potentielle alvorlige fare, som kunne opstå, såfremt lokomotivføreren i førerrummet måtte få et ildebefindende eller lignende. I så tilfælde vil der være betydelig risiko for alvorlig fare.

Samtidig har Banedanmark lagt vægt på, at der ved gerningen ikke har været direkte og aktuel risiko for alvorlig fare. Herudover er det efter Banedanmarks opfattelse et meget vidtgående skridt at fratage en entreprenør retten til at levere sikkerhedsklassificerede ydelser til Banedanmark, særligt når der ikke ses en dokumenteret gentagelseshistorik for manglende sikkerhedsbevidsthed.

På denne baggrund er det Banedanmarks vurdering, at Ravn Bane 2016 ApS sættes under skærpet tilsyn.

Såfremt der kommer gentagelsestilfælde i perioden for skærpet tilsyn, vil der blive lagt vægt på, om det er forhold, der ligeledes indikerer en mangelfuld sikkerhedshåndtering og -bevidsthed. Ved gentagelsestilfælde vil Ravn Bane 2016 ApS' sikkerhedsmæssige forhold blive vurderet, og såfremt omstændighederne taler derfor, kan Ravn Bane 2016 ApS udelukkes fra at levere jernbanesikkerhedsmæssige ydelser for en nærmere angiven periode eller permanent.

Opfølgning til Kvalitet & Sikkerhed

I medfør af § 22, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere skal Kvalitet & Sikkerhed i Banedanmark bede dig oplyse *årsag* til hvorfor hændelsen er opstået, samt hvilke *tiltag* virksomheden har gjort for at hindre gentagelsestilfælde i fremtiden.

Oplysningerne skal fremsendes til jernbanesikkerhed@bane.dk **senest den 22. november 2017**.

Klagevejledning

Såfremt Ravn Bane 2016 ApS ikke er enig i Banedanmarks afgørelse, kan du klage over afgørelsen til Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet, Frederiksholms Kanal 27F, 1220 København K.

Der gælder ingen klagefrist for klage over nærværende afgørelse.

Hvis du har spørgsmål, er du velkommen til at kontakte mig

Med venlig hilsen

Martin Harrow
Områdechef
Kvalitet & Sikkerhed
Banedanmark